Skrzydlata
POLSKA
NR 30 (420) • 22. VII. 1959 • CENA 2 zł

XV
LAT POLSKI LUDOWEJ

Foto: WIESŁAW PRAŻUCH

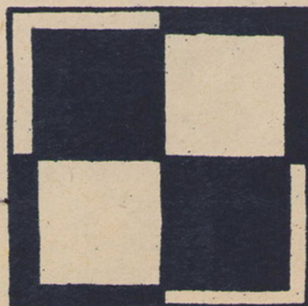


LOTNICTWO SPORTOWE dla uczczenia Święta Odrodzenia

Dla uczczenia Święta Odrodzenia i XV-lecia Polski Ludowej, Aeroklub PRL przy współudziale Głównego Komitetu Kultury Fizycznej organizuje w dniu 21 lipca Zlot Gwiaździsty do Warszawy. Wezmą w nim udział 43 załogi (pilot + mechanik), po jednej z każdego z 35 aeroklubów, wszystkich szkół szybowcowych i CWL. Na Zlot złożą się 3 próby pilotażowe (przylot na punktualność na lotnisko Gocław, prawidłowy dolot po kursie na taśmę i próba lądowania na celność). Załoga, która zdobędzie największą ilość punktów w Zlocie, otrzyma puchar przewodniczącego GKKF. Ponadto uczestnicy Zlotu wezmą udział w dniu 22 lipca w wielkiej defiladzie wojskowej i sportowej, jaka odbędzie się w stolicy z okazji Święta Odrodzenia.

Zlot Gwiaździsty, podobnie jak i uroczyste otwarcie w tym dniu na Gocławiu Spadochronowych Mistrzostw Polski z udziałem zawodników zagranicznych, będzie zarazem jedną z głównych atrakcji „Dni Młodości" (odbędą się w całym kraju w dniach 19—22 lipca), które zainaugurują Święto Odrodzenia Polski.







NIECH ŻYJE NASZA UMIŁOWANA OJCZYZNA POLSKA RZECZPOSPOLITA LUDOWA

W dniu Święta Odrodzenia 22 Lipca pozdrawiamy pilotów cywilnych i wojskowych, modelarzy, spadochroniarzy, techników i mechaników, pracowników nauki i techniki, przemysłu lotniczego, działaczy i sympatyków lotnictwa oraz życzymy wszelkiej pomyślności w życiu osobistym i sukcesów w pracy zawodowej **REDAKCJA**



SZLAK BOJOWY LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO.

PIĘTNASTOLECIE WIELKICH PRZEMIAN

„POLACY W KRAJU I NA EMIGRACJI. POLACY W NIEWOLI NIEMIECKIEJ. RODACY: WYBIŁA GODZINA WYZWOLENIA. ARMIA POLSKA OBOK ARMII CZERWONEJ PRZEKROCZYŁA BUG. ŻOŁNIERZ POLSKI BIJE SIĘ NA NASZEJ ZIEMI OJCZYSTEJ. NAD UMĘCZONĄ POLSKĄ POWIAŁY ZNÓW BIAŁO-CZERWONE SZTANDARY".

Tymi słowami rozpoczynał się Manifest Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego wydany w dniu 22 lipca 1944 roku do narodu polskiego. PKWN — pierwszy tymczasowy rząd Polski Ludowej, reprezentujący masy ludowe i wyrażający uczucia patriotyczne wszystkich uczciwych Polaków, ogłosił piętnaście lat temu historyczny Manifest, który stał się programem działania całego narodu, był konsekwentnym programem całego postępowego obozu demokracji polskiej, któremu przewodziła partia klasy robotniczej — polscy komuniści.

Dziś, kiedy po 15-tu latach dokonuje się podsumowania całego dorobku naszej niepodległej, ludowej ojczyzny, stwierdzić trzeba, że ogromne sukcesy, jakie nasze państwo zanotowało w dziedzinie budowy nowego życia, są niezbitym dowodem konsekwentnego wcielenia w życie i realizowania idei zawartych w słowach Manifestu Lipcowego.

Piętnastoletnia Polska Ludowa, pomimo że na progu swego życia zanotowała po straszliwej wojnie wielką i bolesną stratę około 6 milionów ludności i około 38 procent majątku narodowego według jego wartości przedwojennej, jest dziś rozwiniętym krajem przemysłowo-rolniczym, legitymującym się 6-krotnie wyższą produkcją niż Polska w 1937 roku. Powstały przy tym zupełnie nowe dziedziny przemysłu, których nie znano w kraju przed wojną. Przemysł ten — własność całego narodu — jest jak najbardziej nowoczesny. Rewolucyjne wprost zmiany dokonały się również w dziedzinie oświaty i kultury.

Kamieniem węgielnym w rozwoju Polski Ludowej w minionym piętnastoleciu, była przede wszystkim przyjaźń i współpraca polsko-radziecka. Wielkiemu Krajowi Rad Polska zawdzięcza dwukrotne odzyskanie niepodległości. W czasie całego ogromnego skoku, jakiego dokonaliśmy, spotykaliśmy się zawsze z serdeczną pomocą Związku Radzieckiego, szczególnie gospodarczą i techniczną. To właśnie Związek Radziecki pomógł nam zbudować potężny i nowoczesny przemysł, w tym i lotniczy. Przyjaźni tej i współpracy zawdzięczamy nie tylko nasze sukcesy gospodarcze i polityczne. Zawdzięczamy także trwałość naszych granic zachodnich na Odrze i Nysie. Oparcie się o bratnie sojusze z wszystkimi krajami socjalistycznymi, z których najpotężniejszy jest Związek Radziecki, daje nam gwarancję bezpieczeństwa i niepodległości kraju oraz możliwość spokojnej pracy nad jego rozwojem. Dlatego też całe społeczeństwo polskie z okazji naszego wielkiego święta narodowego i piętnastolecia Polski Ludowej, z wielką radością gości u siebie naszych drogich przyjaciół — delegację radziecką z I sekretarzem KC KPZR i przewodniczącym Rady Ministrów ZSRR Nikitą Chruszczowem na czele.

Spoglądając na minione lata i podsumowując znane już powszechnie, bez precedensu zresztą w historii Polski osiągnięcia lotnictwa sportowego w piętnastoleciu, wiemy aż nadto dobrze, że w Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej otrzymaliśmy tak dobre warunki uprawiania sportu lotniczego, jakich nie miało dotychczas żadne z pokoleń. Zawdzięczamy je właśnie władzy ludowej, która 15 lat temu, poprzez pierwszy, tymczasowy rząd Polski Ludowej — Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego wytknęła w Manifeście Lipcowym nowe drogi lepszego życia naszego kraju.

15-lecie Polski Ludowej jest okresem, w którym zamknęły się najpoważniejsze zmiany w historii naszego lotnictwa sportowego. Dzięki wytężonej pracy wszystkich członków Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej — aktywu społecznego i kadry etatowej, dzięki wspólnemu wysiłkowi personelu latającego i naziemnego, pracy z młodzieżą lotniczą oraz szczerej sympatii całego społeczeństwa nasze lotnictwo sportowe weszło trwale na arenę międzynarodową. Szybownictwo nasze stało się ekstraklasą światową. Jesteśmy dumni, że nie zawiedliśmy pokładanych w nas nadziei, że mogliśmy dać także swój wkład do tego, aby stalowe skrzydła odrzutowców czujnie strzegły naszych granic, aby nasz naród mógł w spokoju budować piękny gmach socjalizmu.

Telefon własny z Vrsac

BOGUSŁAW WODZYŃSKI WICEMISTRZEM JUGOSŁAWII

Stosownie do zapowiedzi w ostatnim numerze, połączyliśmy się w dniu 14 lipca ponownie z Centrum Wyszkolenia Lotniczego Związku Jugosławii (VSJ) w miejscowości Vrsać, gdzie rozgrane zostały Szybowcowe Mistrzostwa Jugosławii. Oto informacje, jakich udzielił nam telefonicznie kierownik centrum J. Gorjup:

W czasie trwania mistrzostw przeprowadzonych zostało w sumie osiem konkurencji, mianowicie: jeden przelot otwarty, jeden przelot docelowy, jeden docelowo-powrotny, dwa przeloty po trasie trójkąta 100 km, dwa po trasie trójkąta 200 km i jeden przelot po trasie trójkąta 300 km.

Pierwsze miejsce w klasyfikacji ogólnej zawodów wraz z tytułem szybowcowego mistrza Jugosławii na rok 1959 zdobył BOZIDAR KOMAC, znany w Polsce z udziału w zeszłorocznych mistrzostwach świata w Lesznie i z udziału w mistrzostwach Polski w 1957 roku.

Duży sukces odniósł startujący w mistrzostwach zawodnik polski BOGUSŁAW WODZYŃSKI z Aeroklubu Warszawskiego, który zajął drugie miejsce w klasyfikacji ogólnej.

Na dalszych miejscach uplasowali się kolejno: III — Josef Mrak, IV — Emil Korsic, V — Vasilije Stepanović.

Doskonały wynik Bogusława Wodzyńskiego cieszy tym bardziej, że stanowi on powtórzenie sukcesu Edwarda Makuli i Mariana Gorzelaka sprzed dwóch lat, którzy startując w 1957 r. w mistrzostwach Jugosławii zajęli w klasyfikacji ogólnej drugie i trzecie miejsca.

TER.

REKORD SZEMPLIŃSKIEJ POBITY

Dnia 14 lipca br., przebywająca w Centrum Szybowcowym w Lesznie pilotka Aeroklubu Krakowskiego Danuta Zachara, ustanowiła swój pierwszy rekord w prędkościowym przelocie po trasie trójkąta 100 km wynikiem 80,5 km/h. Przelot odbyła się na szybowcu „Jaskółka-Z" i trasa jego prowadziła z Leszna przez Wroniawy, Kotlę do Leszna. Poprzednio rekord ten należał do Wandy Szemplińskiej i był przez nią ustanowiony w 1954 roku wynikiem 75,564 km/h.

Warto dodać, że Danuta Zachara ma 24 lata, jest studentką IV roku Akademii Górniczo - Hutniczej w Krakowie i... dobrze zapowiadającą się pilotką wyczynową.

Order Czerwonej Gwiazdy otrzymał Polak za uratowanie lotnika ZSRR

Konsul Związku Radzieckiego w Szczecinie — I. N. Skaczkow udekorował rolnika F. Dąbrowskiego ze wsi Chociwel woj. szczecińskie orderem „Czerwonej Gwiazdy", przyznanym mu przez Prezydium Rady Najwyższej ZSRR w marcu br.

To wysokie odznaczenie otrzymał F. Dąbrowski za uratowanie w czasie ostatniej wojny życia lotnikowi radzieckiemu I. M. Chruszczowowi, obecnie mieszkającemu w Dniepropietrowsku. Dąbrowski przez kilkanaście dni ukrywał zestrzelonego lotnika, narażając życie swoje i rodziny.

Serdecznie pozdrawiamy Uczestników Spadochronowych Mistrzostw Polski, które rozpoczynają się 21 lipca w Warszawie.

Nowy udany eksperyment radziecki

RAKIETA BALISTYCZNA O CIĘŻARZE 2200 KG POWRÓCIŁA Z KOSMOSU NA ZIEMIĘ

W Związku Radzieckim dokonano kolejnego eksperymentu polegającego na wystrzeleniu do górnych warstw atmosfery jednostopniowej balistycznej rakiety geofizycznej, na której pokładzie znajdowały się dwa żywe psy. Pasażerowie rakiety — dzięki zastosowaniu systemu spadochronów — powrócili szczęśliwie na Ziemię.

Jak podaje komunikat TASS, rakieta geofizyczna wystrzelona została 10 lipca o godz. 4 minut 12 czasu moskiewskiego. Była to rakieta tego samego typu co rakieta wystrzelona 2 lipca z dwoma psami i królikiem na pokładzie. Cel eksperymentu stanowiło uzyskanie dodatkowych danych potrzebnych do dalszych badań nad składem gazów w górnych warstwach atmosfery ziemskiej.

Ładunek użyteczny rakiety wynosił 2 200 kG.

Aparatura umieszczona we wnętrzu rakiety dokonała pomiarów promieniowania podczerwonego Ziemi i atmosfery ziemskiej oraz zdjęć na wielkim obszarze, jak również analizy składu jonowego atmosfery i pomiarów pól elektrostatycznych.

Zasobnik z aparaturą naukową został bez uszkodzeń sprowadzony na Ziemię. Dobrze zniosły podróż również oba psy. Jednym z nich była suka „Otważnaja" — weteran lotów rakietowych. Był to jej czwarty lot w przestrzeń kosmiczną.

NOWY TYP SAMOLOTU DO LOTÓW W ARKTYCE

Samolot turbośmigłowy skonstruowany przez O. Antonowa dokonał pierwszego lotu do Arktyki w celu zbadania jego walorów w warunkach Dalekiej Północy. Na pokładzie znajdował się m. in. naczelny inżynier biura konstrukcyjnego A. Eskin.

Lot odbywał się nad chmurami i na dużej wysokości. Próby wypadły bardzo pomyślnie. Wkrótce tego typu samoloty turbośmigłowe rozpoczną regularne loty do Arktyki. Będzie to wielkim udogodnieniem dla polarników i mieszkańców radzieckiej Dalekiej Północy.

Drogę z Moskwy do najdalszego zakątka Arktyki samolot nowego typu będzie pokonywał w ciągu jednego dnia. Samoloty będą przewozić do rejonów, gdzie nie ma innej łączności komunikacyjnej, nie tylko pasażerów, ale również duże ilości różnorodnego ładunku.

(A)

Juniorzy w Łodzi





W chwilę po wylosowaniu kolejności startu do konkurencji, kierownik sportowy mistrzostw Janusz Łukaszewicz (z notatkami) udziela zawodnikom wyjaśnień.



Jeszcze moment i CSS zameldauje się nad taśmą w punkcie docelowym zlotu na punktualność.

Po Warszawie, Katowicach, Ostrowie i Toruniu, kolejne V Mistrzostwa Samolotowe Polski Juniorów gościł na swym lotnisku Aeroklub Łódzki. Ze zgłoszonych do udziału w mistrzostwach 34 załóg z 23 aeroklubów regionalnych, na zlot do Łodzi w dniu 29 czerwca przyleciało tylko 31 samolotów. Oleśnica zrezygnowała z wystawienia swych dwóch reprezentantów, Gliwice natomiast przysłały tylko jednego.

Tak też wspomniany zlot na punktualność, w połączeniu z oceną lądowania, stanowił pierwszą konkurencję mistrzostw, w której uczestniczyło 31 zawodników. Tutaj najlepszym okazał się zeszłoroczny zdobywca tytułu mistrzowskiego, Józef Kurpiela z Wrocławia. Nad taśmą zameldował się on z zadziwiającą punktualnością, lądowanie wykonał również na piątkę i w sumie uzyskał 100 procent możliwych punktów, tj. 120. Rekord natomiast w opóźnieniu przylotu na lotnisko w Lublinku pobił reprezentant Poznania Bogdan Rüdiger, który na mecie był o całe 51 minut za późno, za co zarobił również maksymalną ilość punktów — 80 — ale karnych.

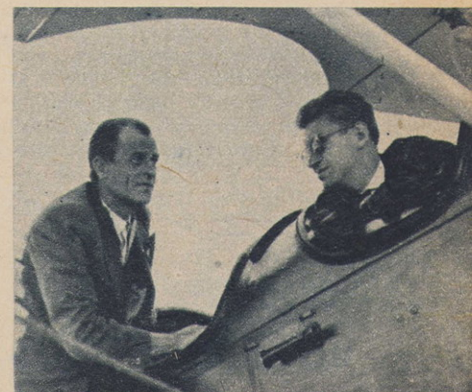
Program drugiego dnia mistrzostw przewidywał „konkurencje bezpunktowe", mianowicie kontrolę techniczną sprzętu oraz kontrolę dokumentów pilotów i ich towarzyszy. Finał jej nie dla wszystkich był wesoły. Z powodu sprzętu — nikt nie miał przykrości. Jednakże kontrola dokumentów wykazała pewne nieścisłości regulaminowe.

Regulamin V MSPJ w jednym ze swych punktów mówi, że pilot startujący w mistrzostwach musi mieć minimum III, a maksimum II klasę wyszkolenia samolotowego, zaś jego towarzysz nie musi być mechanikiem, może być również pilotem, ale nie może mieć wyższych od niego kwalifikacji. Komisja sportowa, biorąc pod uwagę klasę wyszkoleniową załóg i posiadane przez nie uprawnienia oraz ilość wylatanych godzin, w ośmiu przypadkach stwierdziła przekroczenie postanowień regulaminu, wobec czego zmuszona została do wyeliminowania tych załóg z udziału w mistrzostwach. Zezwolono im natomiast na start poza konkursem. W ten sposób Toruń, Inowrocław i Kraków pozbawione zostały reprezentacji w mistrzostwach, zaś Aeroklubom Warszawskiemu i Białostockiemu zostało po jednej załodze.

Do drugiej konkurencji, na którą złożyły się: start na bramkę wysokości jednego metra i próba polowego lądowania znad bramki (tej samej wysokości) w prostokącie, wystartowało (1.VII.) wprawdzie 31 zawodników, ale oficjalnej punktacji podlegało tylko 23.

Ta konkurencja dla widza jest najbardziej ciekawa. Wszystko bowiem dzieje się na lotnisku, a emocję podsyca odległość jaką pilot obrał sobie do startu na bramkę: uda mu się przez nią przeskoczyć, czy też zerwie. A odległości te były różne. Najbardziej zdolnym do ryzyka okazał się Jerzy Felde z Łodzi. Start na bramkę — zresztą zupełnie udany — wykonał on z odległości 51 m i został zwycięzcą tej konkurencji. Najostrożniej „skakał" Bogusław Haman (Kielce), bo z odległości 78 m. Tylko dwa razy mieli komisarze robotę z wiązaniem zerwanej bramki, co jak na juniorów — zupełnie nieźle. Najlepszą zaś odległość lądowania — 65 m — osiągnął zdobywca drugiego miejsca w tej konkurencji — Stanisław Ratusiński z Mielca. On też — po dwóch konkurencjach — objął prowadzenie, a Kurpiela spadł na 8 miejsce.

Dwie konkurencje — to właściwie półmetek zawodów. Jednakże wyniki są tak zaskakujące, że trudno tu na kogoś stawiać. Debiutanci, jak np. Felde, pokonują tych z doświadczeniem zawodniczym. Wszyscy jednak spodziewają się, że następne dwie konkurencje, a szczególnie nawigacyjna, przyniosą zasadnicze zmiany w układzie sił. I rzeczywiście. Następną z kolei konkurencją miała być akrobacja podstawowa i jako druga jej próba — lądowanie ze stojącym śmigłem („dechą" w gwarze lotniczej zwanym) na punkt. Z nią jednak nie udało się uporać jednego dnia. Niski pułap i deszczowa pogoda nie pozwoliły na przeprowadzenie akrobacji i dlatego dnia 2 lipca rozegrano tylko próbę lądowania.



Mistrzowska załoga: pilot Jerzy Kondraciuk (z prawej) i jego towarzysz Tomasz Rybicki.



Załoga, która uzyskała tytuł wicemistrzowski. Od lewej — Sławomir Rozanow i pilot Stanisław Marliński



Józef Kurpiela (z lewej) wraz ze swoim towarzyszem Stefanem Maksymowiczem latali na CSS-ie, który jest własnością wrocławskiego szczepu lotniczego „Błyskawica". Stąd lilijka na stateczniku i niewidoczny na zdjęciu napis „Błyskawica" na kadłubie.

WYNIKI OSTATECZNE

V Mistrzostw Samolotowych Polski Juniorów

ŁÓDŹ — 29.VI—5.VII. 1959 R.

1. **Jerzy Kondraciuk** (Białystok) — 937 pkt; 2. **Stanisław Marliński** (Częstochowa) — 911 pkt; 3. **Józef Kurpiela** (Wrocław) — 856 pkt; 4. **Zbigniew Nowakowski** (Stalowa Wola) — 850 pkt; 5. **Zygmunt Skrzypek** (Lublin) — 832 pkt; 6. **Czesław Wasilenia** (Jelenia Góra) — 828 pkt; 7. **Henryk Czyż** (Wrocław) — 817 pkt; 8. **Lech Spałek** (Glwice) — 793 pkt; 9. **Jerzy Felde** (Łódź) — 781 pkt; 10. **Zbigniew Gałus** (Warszawa) — 743 pkt; 11. **Bogusław Haman** (Kielce) — 731 pkt; 12. **Przemysław Nalewajko** (Stalowa Wola) — 723 pkt; 13. **Stanisław Ratusiński** (Mielec) — 721 pkt; 14. **Henryk Berbeć** (Lublin) — 707 pkt; 15. **Lech Jarzębowski** (Łódź) — 698 pkt; 16. **Bogdan Rüdiger** (Poznań) — 687 pkt; 17. **Eugeniusz Milcarz** (Świdnik) — 680 pkt; 18. **Mirosław Nalepa** (Rzeszów) — 643 pkt; 19. **Stanisław Chmura** (Krosno) — 622 pkt; 20. **Janusz Szewczyk** (Nowy Sącz) — 570 pkt; 21. **Kazimierz Ruśniok** (Bielsko-Biała) — 529 pkt; 22. **Waldemar Witak** (Olsztyn) — 358 pkt; 23. **Roman Piór** (Bydgcszcz) — 318 pkt.

Akrobację wykonano w sobotę (4.VII.) w godzinach popołudniowych, bo dopiero wtedy chmurki się podniosły, a nawet miejscami pokazały trochę błękitu nieba i słonka. Tak więc wymagany, bezpieczny do akrobacji pułap, 1 500 m był, toteż chłopcy kręcili jak szatany. Nie wszystkim wprawdzie szło jak po maśle, np. z rozpędu zamiast dwóch zwitek korkociągu w lewo widziało się trzy, „ciężkostrawny" był także korkociąg w prawo, zdarzały się i inne drobne uchybienia w wiązance nakazanej, ale w sumie wyglądało to dość imponująco. Groźni sędziowie zgodnie stwierdzili nawet, że zawodnicy chyba cały swój trening przed mistrzostwami poświęcili wyłącznie akrobacji.

„Mistrzem" (bez tytułu, dlatego w cudzysłowie) w akrobacji okazał się przedstawiciel Aeroklubu Warszawskiego Zbigniew Gałus (brawo! pierwszy jego start w mistrzostwach), który też wygrał całość tej konkurencji zdobywając 382 pkt. na 420 możliwych. Ratusiński zajął w niej 5 miejsce, ale prowadzenie w ogólnej punktacji utrzymał w dalszym ciągu. Kurpiela natomiast spadł jeszcze o dwie pozycje (10 miejsce).

Decydującą jednak o wynikach ostatecznych, zresztą wszyscy to przewidywali, okazała się ostatnia konkurencja (nie w kolejności, ale regulaminowa) — lot po trasie, na który złożyły się następujące próby pilotażowo-nawigacyjne: regularność przelotu, odnajdywanie znaków na trasie, celność zrzutu meldunków i pilotażowe.

Przelot ten planowany był do rozegrania w ciągu dwóch dni, a jego trasa wynieść miała 1 000 km. Jednakże zdecydowanie złe warunki meteorologiczne spowodowały, że konkurencję tę skrócono do połowy tak w czasie jak i odległość. 500 km przelot z jednym obszarem kontrolowanym rozegrany został w dniu 3 lipca na trasie Łódź (Lublinek) — Brójce — Brzeżno — Inowrocław — Miłkowice — Aleksandrów. Dopiero ta konkurencja była właściwym miernikiem umiejętności pilotów i ich towarzyszy i ona zadecydowała o ostatecznym uszeregowaniu się zawodników. Rozbieżność zdobytych w niej punktów wahała się w granicach od 452 do 36 (na ponad 400 możliwych). Tu na czoło wysunęli się, ci, którzy oprócz dobrze opanowanej techniki pilotażu, żyją w przyjaźni również z nawigacją.

Wielką więc niespodzianką po tej konkurencji były w tabeli wyników takie nazwiska jak: Jerzy Kondraciuk, Lech Spałek, Stanisław Marliński, Zygmunt Skrzypek czy Henryk Czyż, którzy dotąd utrzymywali się raczej na dalszych pozycjach. Prowadzący dotychczas w punktacji ogólnej Ratusiński zajął w konkurencji 19 miejsce, spadając w rezultacie na 13 pozycję. Zeszłoroczny mistrz Józef Kurpiela uplasował się ostatecznie na miejscu 3, oddając swój tytuł pilotowi białostockiemu Jerzemu Kondraciukowi. Wicemistrzem został natomiast jedyny reprezentant Częstochowy — Stanisław Marliński.

Uroczyste zakończenie V MSPJ odbyło się w niedzielę (5.VII.), a dnia następnego w poniedziałek zawodnicy opuścili gościnne progi łódzkiego lotniska, zabierając z sobą zdobyte nagrody. Mistrzowska załoga białostocka, oprócz nagród indywidualnych, zawiozła swemu aeroklubowi piękny, kryształowy puchar — nagrodę ufundowaną przez Dowódcę Wojsk Lotniczych gen. dyw. Jana Frey-Bieleckiego dla najlepszego zespołu.

JADWIGA SARNOCIŃSKA



Najmłodszym zawodnikiem był 18-letni Janusz Szewczyk, reprezentant Aeroklubu Podhalańskiego (Nowy Sącz). W mistrzostwach zajął on 20 miejsce.
Foto: B. Koszewski (7)

NAJLEPSZA TRÓJKA LOTNIKÓW JUNIORÓW



Aktualny samolotowy mistrz Polski juniorów na rok 1959 JERZY KONDRACIUK z Aeroklubu Białostockiego jest nie tylko pilotem samolotowym, a raczej przede wszystkim szybownikiem. Lata już od dziewięciu lat. Złota odznaka z trzema diamentami i 400 godzin przebytych w powietrzu — jest jego najlepszą szybowcową legitymacją. Na samolotach lata od roku 1953, z dwuletnią w tym przerwą. Jest pilotem II klasy z 200-godzinnym nalotem. Start w V MSPJ jest jego debiutem zawodniczym.

Czy od początku wszystko układało się szczęśliwie, nie powiedziałabym. Trzynaste miejsce zajęte w pierwszej konkurencji mistrzostw dla pechowca mogłoby stanowić jakieś fatum. Dla niego jednak nie miało to znaczenia. 13, 14 i 8 miejsca w poszczególnych konkurencjach, aż wreszcie pierwsze i — tytuł mistrza.

— Zwycięstwo Pana to niemały sukces...

— Nie tylko mój, lecz również mego towarzysza pana Tomasza Rybickiego. O wyniku tym zadecydowała konkurencja nawigacyjna. Precyzyjnie obliczona trasa i celne zrzuty meldunków to czynniki, które gwarantowały powodzenie. A w tym bardzo wydatnie pomógł mi pan Rybicki i dlatego jest pełnoprawnym wspólnikiem tytułu mistrza.

— Jakie są Pana zamierzenia lotnicze na przyszłość?

— Kocham lotnictwo w ogóle, ale najbardziej szybownictwo i w tej dziedzinie myślę o jakichś poważniejszych osiągnięciach. Ale na razie — przede wszystkim dyplom.

— Co Pan studiuje?

— Medycynę. Zaliczyłem trzeci rok.

Wicemistrz STANISŁAW MARLIŃSKI, reprezentant Aeroklubu Częstochowskiego, jest byłym członkiem Aeroklubu Łódzkiego. Pierwsze swe kroki stawiał w Borowej Górze jako szybownik. Potem latał w Łodzi, wreszcie trafił do Lisich Kątów na kurs instruktorski. Otrzymawszy skierowanie do pracy w Katowicach jako instruktor szybowcowy, tam w roku 1955 rozpoczął szkolenie na samolotach. Do tej pory wylatał 19 godzin i zdobył II klasę. Natomiast na szybowcach wylatał 190 godzin, ma srebrną odznakę i uprawnienia instruktora II klasy. Ostatnio szkolił w Aeroklubie Częstochowskim, a obecnie odbywa służbę wojskową. Na mistrzostwa — otrzymał urlop.

— W mistrzostwach startuje Pan po raz drugi. Proszę wobec tego o krótką ich ocenę w porównaniu z poprzednimi.

— Dla mnie osobiście — te mistrzostwa są bardziej udane. W roku ubiegłym zająłem siódme miejsce. Uważam również, że poziom zawodników też jest wyższy, oczywiście tych, którzy startowali w roku ubiegłym, bo o debiutantach trudno mi mówić. Widać to było choćby po starcie na bramkę lub akrobacji. Niemniej jednak uważam, że jako piloci samolotowi mamy za mało okazji do uczciwego treningu. Trening bowiem w ramach jednego klubu nie odgrywa większej roli. Należałoby stworzyć bodźce w postaci organizowania zawodów międzyklubowych czy okręgowych. Na przykład zawody o tytuł mistrza Śląska lub Pomorza.

Zeszłoroczny zdobywca tytułu mistrzowskiego JÓZEF KURPIELA z Wrocławia — zadowolił się w tym roku trzecią lokatą. Jest on — podobnie jak i wicemistrz — instruktorem szybowcowym II klasy. Szkoli obecnie w Szkole Szybowcowej w Jeżowie. Poza tym ma złotą odznakę z dwoma diamentami. Do kompletu diamentów brakuje mu tylko pięćsetki. Na szybowcach wylatał już 560 godzin, a na samolotach — 350.

— Co sądzi Pan o organizacji i przebiegu tegorocznych mistrzostw?

— Jeżeli chodzi o organizację, to w niektórych momentach odczuwało się pewne niedopracowanie. Na przykład przed lotem nawigacyjnym wstaliśmy o godzinie trzeciej nad ranem, a start pierwszej maszyny odbył się dopiero o ósmej. Niepotrzebna strata czasu. Poza tym szkoda, że skrócono trasę przelotu. Warunki co prawda były trudne, ale po to przecież są zawody, żeby latać w każdych warunkach. Jednakże kierownictwo zasugerowało się tym, że nie wszyscy mają uprawnienia do lotów w średnich warunkach meteorologicznych i dlatego podjęto decyzję wykonania krótszego przelotu, przez co obniżono znacznie poziom zawodów.

Mam również małe zastrzeżenie do punktacji za celność zrzutu meldunków. Za każdy metr odległości od punktu zawodnik otrzymuje dwa punkty karne. To moim zdaniem należałoby złagodzić.

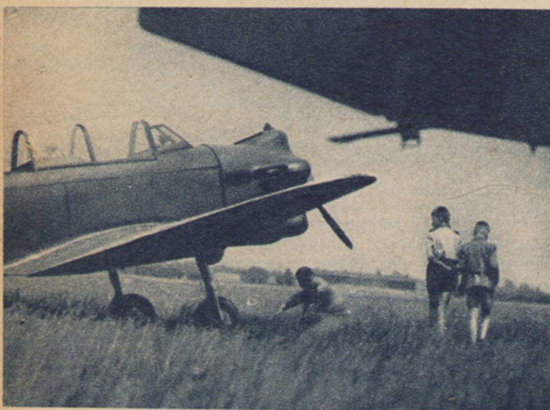
— Pana zainteresowania poza lotnictwem?

— Kiedyś pływałem wyczynowo. Obecnie nie starcza na to czasu.

ORGANIZACJA LOTNICTWA SPORTOWEGO W OKRESIE XV-LECIA POLSKI LUDOWEJ



„Mucha" po wylądowaniu u stóp Żaru.



Jak-18 na lotnisku klubowym.

LOTNICTWO sportowe w Polsce Ludowej w okresie XV-lecia przeszło szereg przeobrażeń organizacyjnych związanych ściśle z aktualną sytuacją polityczno-gospodarczą i społeczną kraju. Przeobrażenia te doprowadziły w konsekwencji do reaktywowania w grudniu 1956 roku Aeroklubu PRL, jako jedynej, najwyższej władzy lotnictwa sportowego, skupiającego w swym zakresie działania zarówno pracę propagandowo-masową jak i szkoleniowo-sportową. Harmonijny rozwój lotnictwa sportowego — wykonującego ważne zadania państwowo-społeczne — gwarantują perspektywiczne plany omówione z aktywem społecznym i zatwierdzone przez Zarząd Główny APRL. Osiągnięcia ostatnich lat we wszystkich dyscyplinach sportu lotniczego są powszechnie znane i mówią same za siebie.

Podstawowym błędem organizacyjnym lotnictwa przedwrześniowego w ogóle, a w tym i lotnictwa sportowego, był brak wspólnego kierownictwa, brak koordynacji działania i perspektywicznej koncepcji rozwoju. Lotnictwo przedwojenne było kierowane przez różne organizacje i instancje, które niejednokrotnie w podobnych sprawach prowadziły odrębną politykę, jak: Departament Lotnictwa Wojskowego przy Ministerstwie Spraw Wojskowych, Departament Lotnictwa Cywilnego przy Ministerstwie Komunikacji, LOPP, ARP, PW lotnicze oraz szereg luźnych organizacji lotnictwa sportowego.

Powstanie 22 lipca 1944 roku PKWN — pierwszej państwowej władzy wykonawczej — na terenie wyzwolonego skrawka ziemi polskiej stało się bodźcem do zajęcia się sprawami lotnictwa sportowego. Pomimo bardzo ciężkiej sytuacji, w jakiej znalazł się nasz kraj wyzwolony z jarzma hitlerowskiego, pomimo wielu innych ważnych pierwszoplanowych potrzeb związanych z odbudową życia i gospodarki już po wyzwoleniu, nasze władze państwowe dużą troską i pomocą w ramach niewątpliwie swych skromnych możliwości otaczały od zarania tworzące się na nowo lotnictwo sportowe, biorąc w pierwszym okresie prawie cały ciężar jego organizacji na swoje barki.

„Wzywam ob.ob. inżynierów, techników i pracowników innych specjalności z byłego Ministerstwa Komunikacji i podległych mu urzędów (w szczególności... Departamentu Lotnictwa Cywilnego)... o ile nie przystąpili do pracy, zgłosić się w PKWN, w Resorcie Komunikacji, Poczt i Telegrafu — Lublin, ul. Spokojna 4... — w terminie do 20 sierpnia 1944 r.".

Tak brzmiało pierwsze wezwanie ogłoszone w prasie przez kierownika Resortu Komunikacji, Poczt i Telegrafu PKWN, skierowane pod adresem ludzi lotnictwa cywilnego.

Do odbudowy zrujnowanego wojną lotnictwa cywilnego przystąpiono z dużym oddaniem i entuzjazmem, zaczynając w ciężkich i prymitywnych warunkach. Większość lotnisk była zburzona, brak było urządzeń, sprzętu i fachowców. Wraz z wyzwoleniem kraju pojawili się natychmiast ludzie lotnictwa, którzy samorzutnie zabezpieczali lotniska sportowe i wszystko to, co jeszcze dało się uratować i, nie zważając na nic, siadali na ocalone przez społeczeństwo szybowce, by po 6 latach koszmarnej okupacji „powąchać powietrza".

Organizacją lotnictwa cywilnego, a w tym i sportowego zajął się od 7 sierpnia 1944 roku Wydział Lotnictwa Cywilnego działający przy Resorcie Komunikacji, Poczt i Telegrafu PKWN, a z chwilą przeobrażenia PKWN w Tymczasowy Rząd Rzeczypospolitej — Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji.

Pomijając drobne zmiany strukturalne, Departamentowi Lotnictwa Cywilnego MK podlegały w województwach Oddziały Lotnictwa Cywilnego, jako organa administracyjne do spraw lotnictwa cywilnego. Do zakresu działania Oddziałów Lotnictwa Cywilnego należał między innymi: zarząd państwowymi lotniskami cywilnymi i urządzeniami pomocniczymi, sprawowanie nadzoru nad szkołami szybowcowymi, ośrodkami szkoleniowymi i ćwiczebnymi szybownictwa, szkołami pilotażu silnikowego, okręgowymi warsztatami szybowcowymi i modelarniami lotniczymi.

W pierwszym okresie DLC był jedyną władzą lotnictwa sportowego w Polsce, zajmując się prawie całą pracą szkoleniowo-sportową i propagandową, począwszy od modelarstwa lotniczego aż do szkolenia samolotowego i wykonywania prototypów oraz serii szybowców, motoszybowców i samolotów.

W późniejszym okresie DLC stopniowo przekazywał swoje czynności, najpierw reaktywowanemu Aeroklubowi RP, następnie Lidze Lotniczej i Powszechnej Organizacji „Służba Polsce".

Działalność DLC MK była bardzo różnorodna. W ramach DLC MK utworzono Lotnicze Warsztaty Doświadczalne, Instytut Szybownictwa, Cywilną Szkołę Pilotów i Mechaników, otwarto szereg szkół szybowcowych i ośrodków ćwiczebnych szybownictwa, udzielono dużej pomocy w reaktywowaniu przedwojennych aeroklubów regionalnych i w tworzeniu nowych.

Lotnicze Warsztaty Doświadczalne, jako pomocnicze przedsiębiorstwo lotnicze, utworzono 23 marca 1945 roku. Zadaniem LWD było prowadzenie prac doświadczalnych i studiów nad sprzętem lotniczym oraz wykonywanie prototypów i — na zamówienie — seryjnego sprzętu lotniczego. W LWD w Łodzi powstało szereg samolotów sportowych i turystycznych, jak: „Szpak-2", „Szpak-3", „Szpak-4", „Żak", „Junak-2", „Junak-3", „Zuch-1", „Zuch-2" i „Czapla".

Instytut Szybownictwa, jako pomocnicze przedsiębiorstwo lotnicze, utworzono 25 stycznia 1946 roku. Zadaniem Instytutu Szybownictwa było prowadzenie prac badawczo-doświadczalnych w dziedzinie technicznej i szkoleniowej szybownictwa i motoszybownictwa, budowa prototypów i prowadzenie zmian konstrukcyjnych w istniejących już typach szybowców i motoszybowców, kształcenie instruktorów oraz opracowywanie projektów instrukcji i metod szkolenia. Tu już w początkowym okresie powstały takie szybowce jak: „ABC", „Sęp", „Mucha", które weszły do eksploatacji do szkół i aeroklubów.

16 marca 1946 roku utworzono Cywilną Szkołę Pilotów i Mechaników w Ligotce Dolnej. Założeniem szkoły w pierwszej fazie było przeszkolenie po 6-letniej przerwie w lataniu pilotów mających ukończony pilotaż, a następnie szkolenie nowych kadr pilotów.

W roku 1946 otwarto na terenie całego kraju 45 szybowisk, z czego 17 w terenie górskim, 10 w terenie płaskim i 18 w terenie mieszanym. Ponadto prowadzono 3 majątki ziemskie i 15 gospodarstw rolnych o obszarze 684 ha. W roku 1947 było czynnych: 26 szkół ślizgowych, 4 szkoły żaglowe i 11 ośrodków ćwiczebnych szybownictwa, zaś w roku 1948 — do chwili przekazania szkół Powszechnej Organizacji „Służba Polsce": 11 szkół ślizgowych, 5 żaglowych i 2 ośrodki ćwiczebne szybownictwa.

DLC powziął decyzję ograniczenia ilości szkół szybowcowych wychodząc z założenia, że ilość posiadanego sprzętu i środków jest niewystarczająca na zabezpieczenie potrzeb wszystkich ośrodków. W tym czasie nasze lotnictwo sportowe latało prawie wyłącznie na sprzęcie poniemieckim. Przykładowo: w roku 1947 mieliśmy około 300 szybowców zdolnych do lotu, z czego po około 120 sztuk szybowców SG-38 i Grunau-Baby.

W roku 1945 Departament Lotnictwa Cywilnego udzielał poparcia i pomocy przy wznawianiu prac 14 aeroklubów regionalnych.

W dniu 10 października 1945 roku zwołane zostało Walne Zgromadzenie Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, na którym ukonstytuował się pierwszy w Polsce Ludowej Zarząd ARP. Prezesem Zarządu ARP został wybrany wiceminister inż. Józef Olewiński.

Zarząd ARP wznowił swoją afiliację przy FAI. Nawiązał stosunki z aeroklubami innych państw. Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej rozpoczął działalność w oparciu o statut wpisany do rejestru Stowarzyszeń i Związków w Warszawie w dniu 24 stycznia 1946 roku. Do roku 1950 czynnych było na terenie kraju 25 aeroklubów regionalnych. Działalność tych aeroklu-

„Bocian" w locie nad jeziorem Porąbkowskim, widziany ze szczytu Żaru. Foto: B. Koszewski (3)



bów w decydującej mierze finansowana była przez DLC. W początkowym okresie latano wyłącznie na uratowanych od zagłady szybowcach poniemieckich, których ilość była niewielka, a dopiero w roku 1949 — oprócz szybowców „ABC" i „Salamandra" — aerokluby regionalne otrzymały pierwszą partię 20 sztuk „Much". Po wojnie wyratowano i wyremontowano kilkanaście sztuk sportowych samolotów poniemieckich. Dzięki pomocy wojska, które przekazało DLC 100 sztuk samolotów Po-2, można było dopiero rozpocząć latanie na nieco większą skalę. Stan posiadania aeroklubów powiększył się również o zakupione z demobilu samoloty „Piper".

Łączny nalot na szybowcach w aeroklubach i szkołach kształtował się w pierwszych latach powojennych następująco: w roku 1946 — 2 700 godzin, 1947 — 4 500 godzin, zaś w roku 1948 — 5 600 godzin. W analogicznym okresie w aeroklubach i Centralnej Szkole Pilotów i Mechaników wylatano na samolotach: w roku 1946 — 5 200 godzin, 1947 — 9 300 godzin, zaś w roku 1948 — 8 800 godzin.

W niespełna 9 miesięcy po otrzymaniu samolotów z DLC Aeroklub Bielsko-Bialski zorganizował pierwsze po wojnie zawody samolotów sportowych, w których wzięło udział 12 aeroklubów regionalnych, wystawiając 24 załogi. Na zaproszenie Aeroklubu Szwajcarskiego ARP wziął udział w Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Samedan. Były to pierwsze poczynania aeroklubu w dziedzinie rozbudzania działalności sportowej w lotnictwie cywilnym.

Aeroklub RP zajmował się przede wszystkim sprawami sportu lotniczego, zagwarantowaniem w ramach aeroklubów regionalnych treningu pilotom już wyszkolonym oraz utrzymywaniem kontaktów zagranicznych z FAI i aeroklubami narodowymi innych państw.

Kontynuacją konferencji szybowcowej w Jeżowie (18—23 XI. 1945 r.) była druga konferencja lotnicza aktywu i delegatów aeroklubów regionalnych, zorganizowana w dniach od 15 do 17 stycznia 1946 roku w Poznaniu. Na konferencji tej postanowiono opracować statut dla mającej powstać nowej organizacji lotnictwa sportowego pod nazwą Liga Lotnicza.

W dniu 26 lipca 1946 roku odbyło się w Warszawie zebranie organizacyjne Ligi Lotniczej, na którym uchwalono powołać do życia naczelną organizację lotniczą pod nazwą Liga Lotnicza. W deklaracji programowej Ligi Lotniczej czytamy między innymi:

„Liga Lotnicza powstaje w miejsce dawnej Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Zajmować się będzie jednak wyłącznie lotnictwem, pomijając zarówno obronę przeciwgazową jak i przeciwlotniczą... Liga, jako naczelna organizacja lotnicza, skoordynuje prace aeroklubów oraz obejmie opiekę fachową nad komórkami lotniczymi różnych stowarzyszeń zawodowych, gospodarczych, kulturalnych i sportowych, dostarczając im instruktorów, podręczniki itp. pomoc...; zapewniono Lidze nie tylko jak najbardziej społeczny i demokratyczny charakter, lecz zarazem fachowy kierunek, którego tak bardzo brakowało dawnej LOPP."

W dniu 18 września 1946 roku ukonstytuował się Zarząd Ligi Lotniczej. Pierwszym prezesem Ligi Lotniczej został mgr inż. Wiktor Leja.

Działalność Ligi oparta została na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 sierpnia 1947 roku o uznaniu Ligi Lotniczej za stowarzyszenie wyższej użyteczności publicznej i rozwiązaniu stowarzyszenia Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej oraz na podstawie obwieszczenia Prezesa Rady Mnistrów z dnia 24 września 1947 roku w sprawie ogłoszenia statutu stowarzyszenia wyższej użyteczności publicznej „Liga Lotnicza".

„Liga Lotnicza — czytamy w § 3 statutu — ma na celu krzewienie zamiłowania do lotnictwa w jak najszerszych kręgach społeczeństwa oraz popieranie rozwoju lotnictwa polskiego we wszystkich jego dziedzinach."

Struktura organizacyjna Ligi Lotniczej przedstawiała się następująco: na czele Ligi stał Zarząd Główny, któremu podlegały zarządy okręgów wojewódzkich, tym zaś zarządy obwodów powiatowych (miejskich), a następnie zarządy kół. Organem administracyjno-wykonawczym LL była podległa Zarządowi Głównemu Dyrekcja Naczelna LL, złożona z dyrektora naczelnego i 2 wicedyrektorów. W okręgach wojewódzkich funkcje administracyjno - wykonawcze pełniły Dyrekcje Okręgowe z dyrektorem na czele, w obwodach zaś biura obwodowe, których szefowie nosili tytuły kierowników.

Właściwa organizacja okręgów wojewódzkich LL rozpoczęła się od wiosny 1947 roku, poprzez zebrania organizacyjne, na których wybierano Zarządy Okręgowe, a następnie rozpoczynała działalność Dyrekcja Okręgowa.

W dniu 29 kwietnia 1947 roku Zarządy Główne ARP i LL ustaliły zasady współpracy między



Samolot sportowy TS-8 „Bies" na lotnisku warszawskim.

obu organizacjami w podpisanej przez siebie deklaracji, która w ostatecznym brzmieniu została zatwierdzona w dniu 7 lipca 1947 roku przez Walne Zebranie ARP. W deklaracji tej między innymi czytamy:

„1. Liga Lotnicza, stowarzyszenie wyższej użyteczności, ma na celu popieranie rozwoju lotnictwa we wszystkich jego dziedzinach.
2. Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej ma na celu uprawianie sportu lotniczego i jest jego naczelną władzą.
3. Obie organizacje posiadają odrębną osobowość prawną...
5. Każdy aeroklub — zachowując swoją osobowość prawną — jest członkiem Ligi Lotniczej.
6. Każdy członek aeroklubu musi być jednocześnie członkiem Ligi.
8. Aerokluby regionalne zajmują się wyłącznie uprawianiem sportu lotniczego według instrukcji Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, uzgodnionych z Zarządem Głównym Ligi Lotniczej i stanowią reprezentację sportową Ligi Lotniczej.
9. Obie organizacje zobowiązują się najsolenniej współpracować ze sobą."

Liga Lotnicza prowadziła szeroką działalność prapagandowo-popularyzatorską lotnictwa wśród społeczeństwa. W roku 1949 zarejstrowanych było na terenie kraju przeszło 4 000 kół z łączną ilością członków około 500 000.

Od 1947 roku, rokrocznie, organizowano tradycyjne Tygodnie Ligi Lotniczej, szczególnie nasycane imprezami lotniczymi. W ramach Ligi organizowano dla szerokich rzesz młodzieży różnego rodzaju kursy popularno-lotnicze i teoretyczne w zakresie przygotowania do szkolenia praktycznego.

W okresie od dnia 5 marca do dnia 15 maja 1948 roku, z polecenia DLC, Liga Lotnicza przejęła 19 modelarni lotniczych zorganizowanych lub zarządzanych dotychczas przez Oddziały Lotnictwa Cywilnego, szkoły i ośrodki szybowcowe oraz aerokluby i ośrodek spadochrony w Kielcach i Lublinie, a także wieżę spadochronową w Łodzi. Tym samym Liga Lotnicza zajęła się sprawami modelarstwa lotniczego oraz szkolenie spadochronowym z wież.

Liga Lotnicza prowadziła swą pracę w oparciu o aktyw społeczny oraz nieliczną grupę pracowników etatowych. Fundusze na prowadzenie swej działalności czerpała przede wszystkim ze składek członkowskich, z dochodów z imprez, a szczególnie z imprez organizowanych z okazji Tygodnia LL oraz z subwencji DLC MK przeznaczonych na cele wyszkolenia ogólno-lotniczego, modelarstwo i spadochroniarstwo.

25 lutego 1948 roku została powołana do życia Powszechna Organizacja „Służba Polsce". Przepisy wstępne wydanej w tym zakresie ustawy ustalały następujący cel Powszechnej Organizacji SP:

„Celem włączenia twórczego zapału młodego pokolenia do pracy nad rozwojem sił i bogactwa Narodu oraz celem rozszerzenia systemu wychowania narodowego, przedłużenia kształcenia i wychowania młodzieży poza okres obowiązku szkolnego — wprowadza się obowiązek powszechnego przysposobienia zawodowego, wychowania fizycznego i przysposobienia wojskowego młodzieży."

Obowiązkowi przysposobienia podlegali obywatele polscy obojga płci w wieku od 16 do 21 lat. Przy PO „Służba Polsce" utworzony został Samodzielny Wydział Lotniczy, który następnie został przekształcony na Oddział Wyszkolenia Lotniczego.

Szefem Oddziału Wyszkolenia Lotniczego Komendy Głównej PO „Służba Polsce" mianowany został mjr obs. Stanisław Tomaszewski.

W roku 1948 PO „Służba Polsce" przejęła w zasadzie całokształt spraw związanych ze skierowywaniem na szkolenie szybowcowe — w zakresie szkolenia ślizgowego i żaglowego — oraz na szkolenie w pilotażu samolotowym. Pierwszeństwo w szkoleniu ślizgowym mieli członkowie Ligi Lotniczej i absolwenci teoretycznych kursów szybowcowych. PO „Służba Polsce" wprowadziła zasadę szkolenia bezpłatnego. Dotychczas szkolenie było częściowo opłacane przez zainteresowanych.

Jesienią 1948 roku PO „Służba Polsce" w porozumieniu z Dowództwem Lotnictwa, DLC i LL otworzyła w Aleksandrowicach Centralną Szkołę Instruktorów Szybowcowych z zadaniem szkolenia i doskonalenia kadr instruktorów szybowcowych.

W roku 1949 PO „Służba Polsce" przejęła od DLC szkoły szybowcowe oraz Centrum Wyszkolenia Pilotów i Mechaników, a tym samym przejęła na siebie całokształt szkolenia szybowcowego i samolotowego w szkołach. Szkolenie odbywało się w 9 szkołach ślizgowych, 3 szkołach żaglowych, w Centrum Wyszkolenia Pilotów i Mechaników w Ligotce Dolnej oraz w Centralnej Szkole Instruktorów Szybowcowych w Aleksandrowicach.

W roku 1949 ogólny nalot szybowcowy zamykał się cyfrą około 12 200 godzin, zaś nalot samolotowy wynosił około 8 765 godzin.

1 stycznia 1950 roku, wraz z nowym rokiem budżetowym, cały pion wyszkolenia lotniczego PO „Służba Polsce" został przekazany Lidze Lotniczej. Do Ligi Lotniczej przystąpiły również aerokluby regionalne.

W związku z nowym ustawieniem działalności lotnictwa sportowego wydane zostało przez Ministerstwo Komunikacji w dniu 29 marca 1950 roku zarządzenie, które między innymi określało że:

„Stowarzyszeniu wyższej użyteczności publicznej „Liga Lotnicza", zwanemu dalej „Ligą", przekazuje się w zarząd i użytkowanie cały będący w dyspozycji Ministerstwa Komunikacji państwowy sprzęt lotniczy (samoloty i szybowce), użytkowany dotąd przez aerokluby polskie i Powszechną Organizację „Służba Polsce" oraz wszystkie państwowe szkoły lotnicze, lotniska szkolne, treningowe i szybowiska wraz z całym należącym do nich sprzętem i urządzeniami pomocniczymi."

W dniach 14—15 maja 1950 roku odbył się w Warszawie I Walny Zjazd Ligi Lotniczej, który uchwalił program i zakres działalności organizacji. Realizując uchwały Walnego Zjazdu, Zarząd Główny LL, na miejscu dotychczasowej Dyrekcji LL, powołał do życia Biuro Zarządu Głównego z urzędującym wiceprezesem, jako aparat wykonawczy. Analogicznym zmianom uległa struktura organizacyjna okręgów wojewódzkich. Utworzono Biura Zarządów Okręgowych LL pod kierownictwem urzędujących wiceprezesów Zarządów Okręgowych LL. Okręgi dzieliły się na oddziały powiatowe i miejskie, te zaś na koła.

Działalność LL oparta była w decydującej mierze na dotacjach państwowych. Liga Lotnicza skupiała w swych rękach w zasadzie całokształt spraw lotnictwa sportowego w Polsce. Wachlarz działalności LL był bardzo szeroki. W ramach LL prowadzono między innymi szeroką akcję opylania lasów i stonki ziemniaczanej oraz po-

DOKOŃCZENIE NA STR. 8



Leszno, siedziba Centrum Szybowcowego, „żelazna" baza większości krajowych i międzynarodowych imprez lotniczych. Foto: B. Koszewski

DOKOŃCZENIE ZE STR. 7

czyniono pierwsze próby zorganizowania pomocy sanitarnej w ramach lotnictwa sportowego. W ramach LL uruchomiono Centrum Wyszkolenia Technicznego w Mrągowie oraz Centrum Wyszkolenia Spadochronowego w Nowym Targu jak również zorganizowano Główny Ośrodek Badań Lotniczo-Lekarskich we Wrocławiu. Aerokluby regionalne zostały podzielone na Ośrodki Treningowe (OT), Samodzielne Ośrodki Treningowe (SOT) i aerokluby (do których zaliczono 9 silnych aeroklubów wojewódzkich). Zmiany te jednak nie przyjęły się na dłuższą metę i powrócono do ustalonych nazw. W tym okresie zaniechano prawie całkowicie latania szybowcowego w górskich szkołach i ośrodkach, przenosząc całą pracę szkoleniowo-sportową na tereny płaskie.

W okresie działalności Ligi Lotniczej bardzo znacznie wzrósł majątek lotnictwa sportowego. Wybudowano szereg nowych hangarów i obiektów lotniskowych, przystąpiono z dużym rozmachem do budowy kilkunastu wież spadochronowych; wprowadzono do eksploatacji dużą partię szybowców „Salamandra" i „Mucha" oraz „Jastrząb" i „Żuraw"; piloci samolotowi otrzymali partię samolotów Zlin-26 i CSS-13. W latach 1950—1952 wylatano rocznie średnio 18 000 godzin na szybowcach oraz 19 000 godzin na samolotach. Liga Lotnicza skupiała w swych szeregach prawie 550 000 członków.

10 maja 1953 roku nastąpiło połączenie Ligi Lotniczej z Ligą Morską i LPŻ-tem w jedną organizację pn. Liga Przyjaciół Żołnierza. Lotnictwo sportowe ustawione zostało w niej jako jeden z pionów szkoleniowych. Aerokluby i szkoły były podległe bezpośrednio Zarządom Wojewódzkim LPŻ i nie posiadały samodzielności finansowej. Modelarnie lotnicze zostały połączone z modelarniami szkutniczymi. Centrum Wyszkolenia Technicznego, Centrum Wyszkolenia Spadochronowego oraz Centrum Wyszkolenia Lotniczego uległy rozwiązaniu.

W roku 1956 w dyspozycji lotnictwa sportowego działającego w ramach LPŻ było: 23 aerokluby regionalne, 4 szkoły ślizgowe, 3 szkoły wyczynowe oraz Główny Ośrodek Badań Lotniczo-Lekarskich. W latach 1953—1955 wylatano rocznie średnio na szybowcach 20 000 godzin, zaś na samolotach 28 000 godzin.

16 grudnia 1956 roku wolą szerokiego aktywu lotniczego Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Aeroklubu reaktywowało Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Pierwszym prezesem reaktywowanego Aeroklubu PRL wybrany został gen. dyw.-pil. Jan Frey-Bielecki.

Walne Zgromadzenie uchwaliło zmiany dostosowane do potrzeb APRL oraz uchwalono ramowy statut aeroklubów regionalnych. Aerokluby regionalne powołały do życia społeczne zarządy.

W oparciu o niezmienione środki finansowe i materiałowe oraz przy niezmienionej liczbie etatów, a jedynie bazując na wyzwolonej inicjatywie społecznej i entuzjazmie do pracy szerokiego aktywu lotniczego, już w roku 1957 zorganizowano: 10 dalszych aeroklubów regionalnych, Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Krośnie, 2 lotnicze zakłady remontowe w Warszawie i Krośnie oraz Doświadczalny Ośrodek Modelarstwa Lotniczego w Warszawie.

Obecnie Aeroklub PRL zrzesza 37 aeroklubów regionalnych oraz posiada: 3 szkoły ślizgowe, 3 szybowcowe szkoły wyczynowe, Centrum Wyszkolenia Lotniczego, Centrum Wyszkolenia Szybowcowego, Centralny Ośrodek Modelarski, biuro konstrukcyjne, 2 lotnicze zakłady remontowe oraz GOBLL. Ponadto APRL posiada 284 modelarni lotniczych i 28 wież spadochronowych.

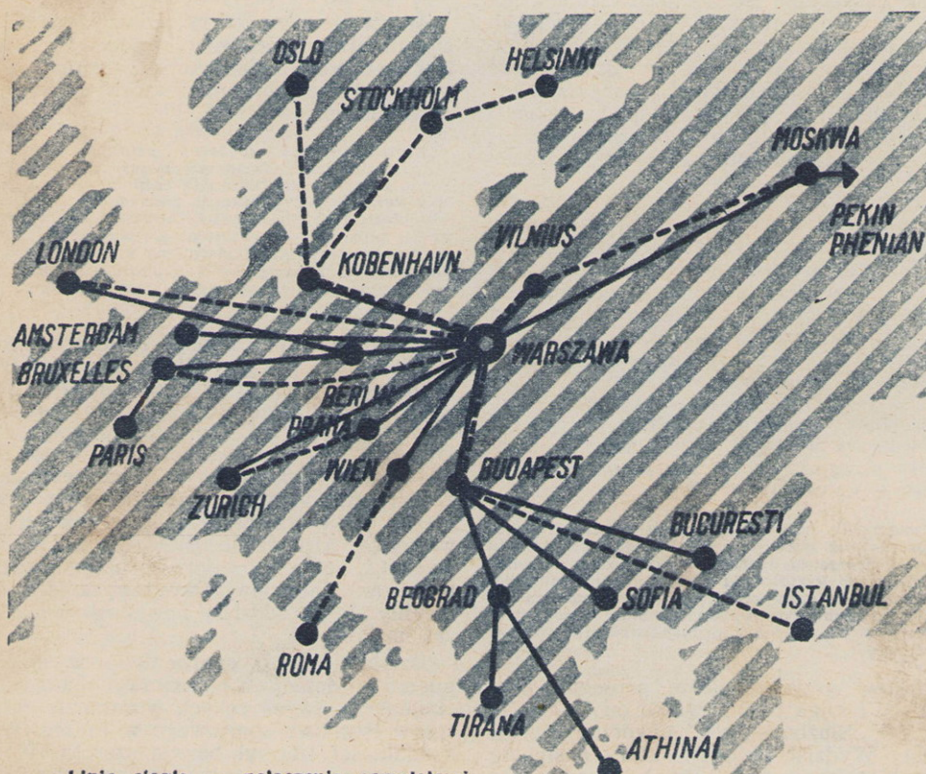
W roku 1958 wylatano 40 944 godziny na szybowcach i 43 996 na samolotach, wykonano 12 305 skoków z samolotu.

Droga, jaką przeszło lotnictwo sportowe w okresie XV-lecia, poprowadziła w końcowym rezultacie do stworzenia jednolitej struktury organizacyjnej, jako jedynie słusznej i właściwej. Obserwujemy obecnie stały wzrost ilościowy i jakościowy naszych sportowych szeregów lotniczych.

Napawa nas wszystkich ufnością i wiarą, że serca lotnicze jak zawsze biją gorąco i dają gwarancję wykonania zadań jakie powierzyło nam państwo ludowe.

JERZY SWIĄTEK

OSIĄGNIĘCIA LOTNICTWA CYWILNEGO W OKRESIE XV-LECIA



Linie ciągłe — połączenia samolotami „Lotu"
Linie przerywane — połączenia samolotami innych towarzystw

LOTNICTWO KOMUNIKACYJNE

Samoloty Polskich Linii Lotniczych „Lot" przeleciały na liniach krajowych i zagranicznych	59 422 000 km
wykonały	130 180 lotów
przewiozły	1 558 400 pasażerów
	23 426 ton przesyłek
długość linii wynosi obecnie	12 475 km
krajowe	1 805 km
zagraniczne	10 670 km

LOTNICTWO SANITARNE

Samoloty sanitarne przeleciały	5 501 500 km
wykonały	30 010 lotów
przewiozły	14 149 chorych

OSIĄGNIĘCIA LOTNICTWA SPORTOWEGO W LATACH 1945-1959



Foto: B. Koszewski (2)



MAŁE LOTNICTWO

Modelarze lotniczy zdobyli odznak (wprowadzone od 1952 r.):
z wieńcem brązowym 209 szt.
z wieńcem srebrnym 94 szt.
z wieńcem złotym 17 szt.
(w tym 6 honorowych) (wg stanu na dzień 1 lipca 1959 r.)

Zwycięstwa w imprezach międzynarodowych:
1958 — VI Międzynarodowe Zawody Modeli Latających, Budapeszt — (Węgry) — 1 miejsce drużynowo;
1958 — Mistrzostwa Świata FAI, Cranfield — (W.Brytania) — **St. Żurad** — wicemistrz świata w kat. gumówek.

Liczba modelarni APRL — 284.
Ustalono 29 rekordów krajowych.

SZYBOWNICTWO

W latach 1945—1959 piloci szybowcowi zdobyli:
1 300 Srebrnych Odznak Szybowcowych;
240 Złotych Odznak Szybowcowych;
37 Diamentowych Odznak Szybowcowych;
94 diamenty za przewyższenie 5 000 m;
280 diamentów za przelot docelowy 300 km;
60 diamentów za przelot otwarty 500 km
oraz ustanowili lub pobili
159 rekordów krajowych i wyczynów homologowanych;
35 rekordów międzynarodowych.
(wg. stanu na dzień 1. 7. 1959)

W okresie lat 1946—1958 wylatano na szybowcach **186 715 godzin**, zaś liczba przelecianych kilometrów wynosi **815 000.** (1953—1958).

Zwycięzcami centralnych imprez szybowcowych w poszczególnych latach byli:
1948 — VII Krajowe Zawody Szybowcowe, Żar — **Adam Zientek.**
1951 — VIII Kraj. Zawody Szybowcowe, Inowrocław — **Jerzy Wojnar.**
1952 — IX Kraj. Zawody Szybowcowe, Kobylnica — **Jerzy Wojnar.**
1953 — I Szybowcowe Mistrzostwa Polski, Leszno — **Jerzy Popiel.**
1955 — II S M P, Lisie Kąty — **Jerzy Wojnar.**
1956 — III S M P, Jelenia Góra — **Marian Gorzelak.**
1957 — IV S M P, Leszno — **Edward Makula.**
1959 — V S M P, Leszno — **Jerzy Popiel.**

SPORT SAMOLOTOWY

W latach 1945 — 1958 piloci samolotowi wylatali **290 000 godzin** oraz pobili **15 krajowych rekordów samolotowych i 3 międzynarodowe.**

W ogólnokrajowych imprezach zwyciężali kolejno:
1946 — VIII Krajowe Zawody Lotnicze, Bielsko — **Romuald Żerkowski.**
1948 — IX K Z L, Łódź — **Jan Jasiński.**
1949 — X K Z L, Warszawa — **Janusz Stanisławski.**
1950 — XI K Z L, Inowrocław — **Wacław Bernatowicz.**
1954 — XII K Z L, Warszawa — **Jerzy Derkowski.**
1955 — I Samolotowe Mistrzostwa Polski, Warszawa:
w kategorii seniorów — **Zdzisław Dudzik;**
w kategorii juniorów — **Jerzy Piotrowski.**
1956 — II S M P, Gliwice:
seniorzy — **Władysław Wójcik;**
juniorzy — **Stanisław Babiarz.**
1957 — III S M P:
seniorzy, Krosno — **Stanisław Kopacz;**
juniorzy, Ostrów Wlkp. — **Tadeusz Kaczmarek;**
Mistrz Akrobacji — **Antoni Schabowski.**
1958 — IV S M P, Toruń:
seniorzy — **Zbigniew Rawicz;**
juniorzy — **Józef Kurpiela;**
Mistrz Akrobacji — **Zbigniew Wróblewski.**

SPORT SPADOCHRONOWY

W okresie powojennym skoczkowie ustanowili i pobili:
72 rekordy krajowe;
13 rekordów międzynarodowych.

W zawodach spadochronowych zwyciężali:
1952 — I Krajowe Zawody Spadochronowe, W-wa — **Józef Wójcik;**
1954 — I Spadochronowe Mistrz. Polski, Nowy Targ — **Józef Wójcik;**
1955 — II Spadochronowe M P, Białystok — **Zdzisław Szwedziuk;**
1956 — III Spadochronowe M P, Kraków — **Jerzy Kowalczuk;**
1957 — IV Spadochronowe M P, Strzebielino — **Zdzisław Szwedziuk.**

Udział w mistrzostwach świata:
1958 — IV Spadochronowe Mistrzostwa Świata, Bratysława w Czechosłowacji
kobiety — drużynowe mistrzostwo świata — **Anna Franke** — wicemistrzyni; mężczyźni — drużynowo — IV miejsce.

W latach 1950 — 1958 spadochroniarze polscy wykonali **51 918 skoków. Z wież spadochronowych wykonano 487 840 skoków.** Poza tym uzyskano 63 złote odznaki spadochronowe, 46 srebrnych i 141 brązowych (1954 — 57).

Liczba wież spadochronowych w Polsce wynosi — 28.

SPORT BALONOWY

W ciągu dwóch lat (sport balonowy został reaktywowany w roku 1957), na czterech balonach (**„Syrena"**, **„Warszawa"**, **„Poznań"** i **„Katowice"**) wykonano ogółem **27 lotów** w czasie **97 godzin.**

Łączna przeleciana odległość wynosi **2 400 km.**

W zawodach balonowych zwyciężali:
1958 — I Krajowe Zawody Balonowe, Poznań — **Walenty Nowacki;**
1959 — Zawody Balonowe o puchar MTP, Poznań — **Zb. Burzyński.**



Piękni i groźni

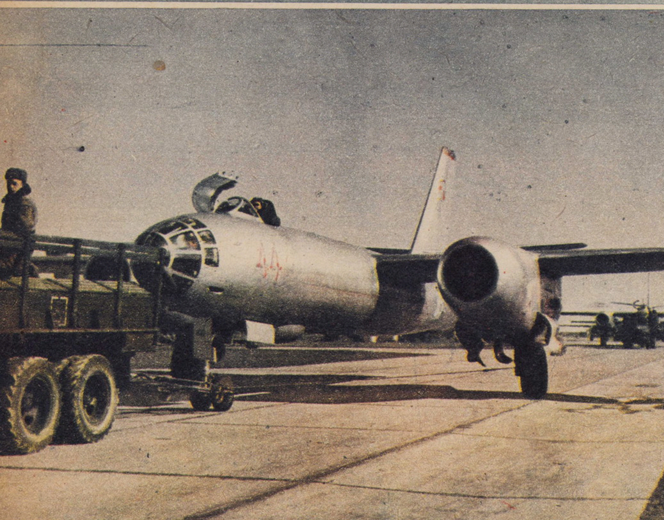


LOTNIK inaczej widzi samolot niż przeciętny śmiertelnik, którego zachwyca wysmukłość kształtu i szlachetność linii. Nieprawdopodobny splot przewodów hydraulicznych, paliwowych, elektrycznych, olejowych, powietrznych — urządzeń, z których niemal każde jest skomplikowanym automatem, stanowi jeden funkcjonujący system. Ten system lotnik rozumie, a wysmukłość kształtu czyta jako wynik matematycznego wzoru w nauce zwanej aerodynamiką. Lecz lotnictwo — to nie tylko świat wspaniale rozwiniętej techniki i matematyki. To przede wszystkim świat żywych ludzi, z całym bogactwem konfliktów, z całą paletą barw, z całym bujnym życiem duchowym, którego nie może pokazać fotografia. I jeśli poza tym światem ludzie są martwi, to dlatego, że pozbawieni są takich wzruszeń i takich radości, jakich dostarczyć może lot. I może dlatego właśnie ludzie chcą poznać jego zagadki. Otwórzmy wrota hangaru.

Foto z lewej. Naturalną jest rzeczą, że nie zawsze myśli się o mechaniku obserwując lot samolotu. Sto razy możesz patrzeć na takie same obroty samolotu, gdy wiąże na niebie pętle i wykreśla beczki. Wkrótce piloci wysiądą z kabin po popisowym locie. Żaden z nich nie powie tego, co myśli, lecz każdy z nich wie, że był piękny jak Apollo. Razem stworzyli wielkie dzieło: niespotykaną gdzie indziej, cudowną harmonię ruchu. I podziękują mechanikom w zaoliwionych kombinezonach.

Tekst:
B. KAZNOWSKI

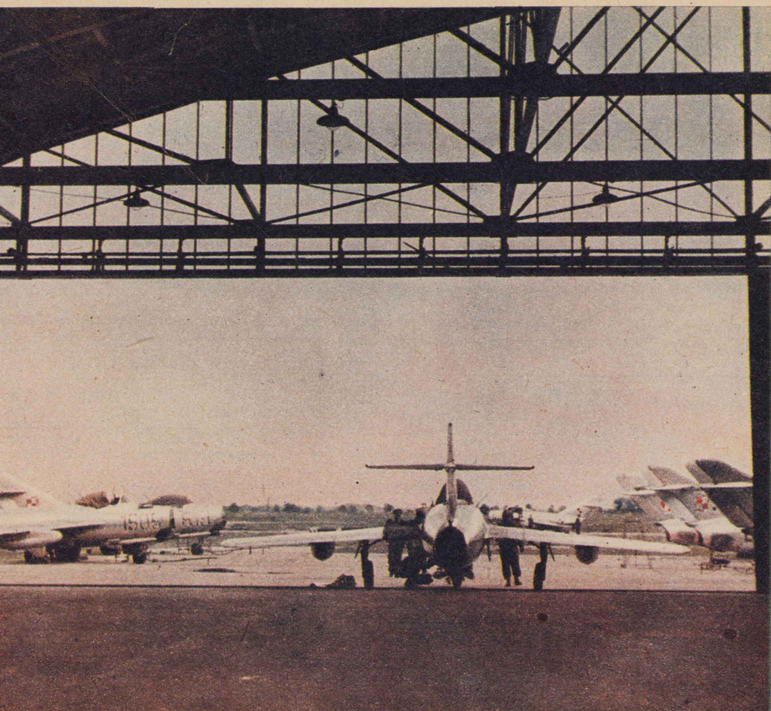
Zdjęcia:
K. SŁUPIK





Bomby także są. Umieszczono je w specjalnych lukach kadłuba wspaniałej, rasowej maszyny. Nawigator już zna trasę przelotu. Wyjście na kurs bojowy w punkcie X. Pilot bezbłędnie poprowadzi najlepszym kursem.

— Co robicie w wypadku awarii anteny prostej? — Zo zrobicie, gdy w powietrzu zgaśnie silnik? Co zrobicie w wypadku rozhermetyzowania kabiny? Co zrobicie, gdy... Pytania mnożą się. A jest to zaledwie trening przed lotem. Przed lotem na który ludzie patrzą i zachwycają się lub dziwią.

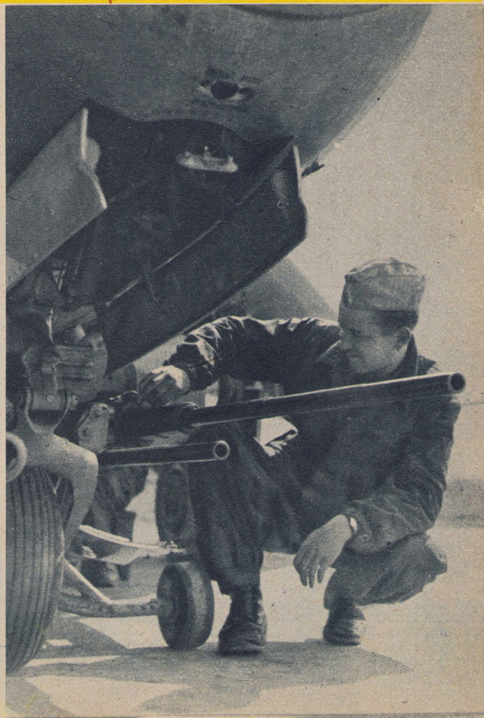


Gdy potężne drzwi z jazgotem potoczą się po stalowych szynach, to znaczy że ludzie przystąpili już do pracy. Wkrótce wyprowadzą maszyny na betonowy plac, aby przygotować je do lotu. Rozpoczyna się dzień. Jest jeszcze bardzo wcześnie. Piloci przyjadą tu za godzinę.

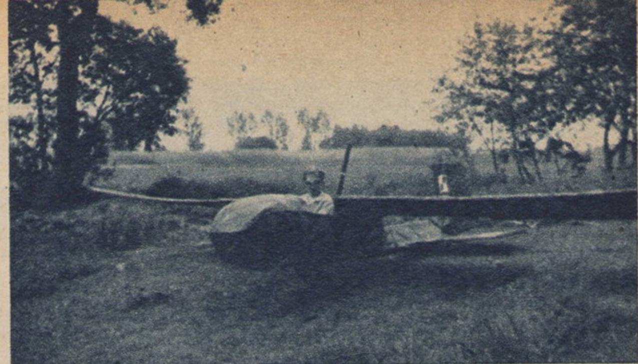
A tymczasem mechanik usuwał defekt i przykręcić miał śrubę w miejscu, do którego sięgnąć mógł zaledwie końcem palca. Na palec nakładał trochę gęstego smaru i naklejał śrubę. Potem okręcał ją nitką i pasował do gwintu. Ciągnąc za nitkę śruba obracała się i miała chwycić gwint. Ale każdy ma swojego pecha. Śruba spadła. Trzeba było jeszcze raz, drugi, dziesiąty. Wtedy mechanik klął. Swój zawód, swoją maszynę, cały świat. Lecz jeszcze tego samego dnia napisał raport z prośbą o pozostawienie go w służbie zawodowej. Dziwna jest prawda o mechanikach i ich spracowanych dłoniach.

Ale lot pokazowy odbywa się bardzo rzadko. Dla innych celów, niż zaspokojenie ciekawości tysięcy ludzi zgromadzonych przy trybunach świątecznych, codziennie z hangaru wyprowadzane są maszyny. Oto mechanik uzbrojenia. Także przygotowuje samolot. Ładuje działka. Działka będą strzelały, gdy zajdzie potrzeba.





MŁODOCIANI KONSTRUKTORZY



Najmłodszy konstruktor, Rysiek, zdążył przed kraksą zrobić pamiątkowe zdjęcie. Nic mu się jednak nie stało. W czasie próby wzlotu kabinka była pusta.



Tak wyglądał szybowiec, zbudowany przez Adama, Ryśka i Zdzicha. Na zdjęciu widzimy ich w takiej kolejności od lewej.

WIOSKA nazywa się Budy Grzybek. Od miasta powiatowego Grodziska oddalona jest kilkanaście kilometrów. Nie ma tam szkoły, ale to nie jest tragedią dla jego młodych mieszkańców. „Po oświatę" chodzą oni do odległej o półtora kilometra Kuklówki, gdzie mieści się ładna, duża, nowa szkoła. Wprawdzie tylko siedmioklasowa, ale dla tych którzy chcą kształcić się dalej — dostępne są szkoły w Grodzisku, Żyrardowie lub w Warszawie.

Pozornie nic się tam nie zmieniło w ciągu piętnastu lat Polski Ludowej. Te same, najczęściej słomą kryte, chaty i zabudowania gospodarskie, tak samo na łąkach pasą się krowy, te same miedze dzielą poletka poszczególnych gospodarzy. A jednak... jakże inaczej żyją tam dzieci, to nowe, szczęśliwe pokolenie, które liczy sobie lat tyle co nasza ludowa ojczyzna i wraz z nią rośnie i rozwija się. Dziś możliwości ich nie ograniczają się do poznania w szkole abecadła i opanowania umiejętności czytania i pisania, a zainteresowania i obowiązki — do pasienia bydła i pomocy rodzicom w gospodarstwie. Dziś szkoła daje im, poza pełną edukacją — zależnie od indywidualnych zdolności — możliwości rozwoju wszechstronnych zainteresowań. A jak młodzież z tych możliwości korzysta — niech posłuży przykład ze wspomnianej wioski.

Jest ich trzech: dwóch braci Adam i Ryszard Olasek. Pierwszy ma lat 15, drugi 13. Trzeci z tej grupy to piętnastoletni Zdzisław Strzemieczny. Postanowili oni zbudować szybowiec, na którym mogliby latać i... zbudowali. Ale zacznijmy od początku.

Otóż rok temu, akurat w lipcu, na łące ich wioski wylądował przygodnie szybowiec. Że wzbudził sensację niemałą, nie trzeba o tym przekonywać. Wtedy to po raz pierwszy nasza trójka zobaczyła z bliska szybowiec. A napatrzeć się mogli wszyscy, bo „Mucha" czekała na łące do dnia następnego, aż przyleci po nią samolot i odholuje na lotnisko macierzyste.

Długo spoglądała w niebo miejscowa dziatwa za odlatującym w zespole CSS-em i „Muchą". Potem niemało rozprawiano we wsi, jacy to dzielni ludzie ci lotnicy, że nie boją się fruwać w powietrzu.

„Mucha" odleciała, ale „ukłuła swym żądłem" młode serca chłopców. Od tej chwili myśl o lataniu nie dawała im spokoju. Wiedzieli jednak, że do aeroklubu ich nie przyjmą, bo są jeszcze za młodzi. Wpadli więc na pomysł zbudowania własnego szybowca. Przygotowania trwały kilka miesięcy. W tym czasie zajrzeli do „ABC szybownictwa", „Podstawowych elementów konstrukcji płatowców", czytali „Skrzydlatą" i „Modelarza". A poza tym gromadzili środki i materiały. Jakież to były materiały! Deski opałowe sosnowe i topolowe, papier pakowy, klej stolarski, gwoździe i emalia. Ale i te nie były łatwe do zdobycia. Z drewnem było mniej kłopotu, ale resztę trzeba było kupić. Od czego jednak jest młodzieńcza przemyślność i zapał. Sprzedaż butelek, makulatury i złomu dała w efekcie sumę złotych czterystu, która wystarczyła na pokrycie kosztów.

Tak więc w maju tego roku młodzi konstruktorzy mogli już przystąpić do pracy. Warsztat stanowiła niewielka komórka. Pocięli zdobyte deski na listewki przy pomocy ręcznej piłki, robili żeberka, kleili, zbijali. Każdą wolną chwilę spędzali w swoim warsztacie. W pracy swej nie opierali się na żadnej z istniejących konstrukcji. Nie korzystali z żadnych niemal planów. Jedynie pewne elementy zaczerpnęli z przedwojennego szybowca CWJ, poza tym starali się zastosować rozwiązania własne.

Miesięczny ich trud, bo tyle trwały prace przy budowie szybowca, uwieńczony został częściowym powodzeniem. Szybowiec został zbudowany. Ale już pierwsze próby poderwania go w powietrze przy pomocy wyciągu konnego przekreśliły cały wysiłek i poświęcenie młodych konstruktorów. Szybowiec nie wytrzymał siły ciągu i zanim jeszcze oderwał się od ziemi — potrzaskał się w kawałki.

Ten przykry fakt nie ostudził ich lotniczego zapału. Wprawdzie chłopcy nie biorą się już do remontu swego szybowca, ale za to zawzięcie budują modele. Szybowca nie remontują, bowiem zrozumieli, że i tak nigdy by na nim nie mogli latać. Zrozumieli, że skonstruowanie szybowca wymaga tak dużej wiedzy, jak umiejętności i doświadczenia. Byli oni niedawno na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego i tam przekonali się, że zbudowanie szybowca nie jest rzeczą prostą. Mimo to jednak z własnego szybowca zupełnie nie zrezygnowali. Może w przyszłości się uda, kto wie?

A teraz słów kilka o konstruktorach.

Adam — zdał obecnie do dziewiątej klasy szkoły ogólnokształcącej w Grodzisku. W nauce nie ma trudności. Ma przed sobą jasno wytknięty cel: najpierw matura, a potem oficerska szkoła lotnicza. No, a jeżeli się nie uda, jeżeli nie przejdzie przez sito komisji lekarskiej, to — pozostaje politechnika, oczywiście wydział lotniczy.

Brat jego, Rysiek, ma jeszcze więcej czasu do namysłu. Skończył on bowiem w tym roku siódmą klasę. Ale i on ma już sprecyzowany pogląd na swoją przyszłość. Poza lotnictwem interesują go zagadnienia elektrotechniczne i dlatego zdawał do tego typu technikum w Żyrardowie. Troszkę tam z polskim mu nie poszło, a przy tym jest za młody do technikum. Ma przecież dopiero 13 lat. Na razie będzie się więc uczył w szkole zasadniczej.

Zdziśka również pociągają sprawy elektrotechniki. Zamierza więc uczyć się w tym kierunku i pracować. Ale to jest kwestia przyszłości. Teraz są jeszcze wakacje i nasza trójka, wraz z innymi kolegami ze swojej 24 drużyny harcerzy im. Józefa Chełmońskiego w Kuklówce, spędzi cały sierpień na harcerskim obozie modelarskim w Lubieniu. Zdobyte tam umiejętności bardzo się przydadzą. Zorganizują oni potem w drużynie modelarnię i... w swoich lotniczych zainteresowaniach nie będą osamotnieni. (j.s.)

W czasie wycieczki na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego. Jak przyjemnie z bliska obejrzeć samolot! A wsiąść do kabiny CSS-a, to już prawdziwa rozkosz.



Przy okazji na lotnisko przyjechało jeszcze kilku chłopców z 24 drużyny. Takiego samolotu jak ten — sanitarny „Brigadyr" — nigdy jeszcze nie widzieli. Foto: G. Jóźwik (2)



1000 skoków Szwedziuka

Napisał TADEUSZ MALINOWSKI

Poniżej drukujemy opowieść o najlepszym polskim skoczku sportowym i wojskowym, dwukrotnym spadochronowym mistrzu Polski kapitanie Zdzisławie Szwedziuku, który jako pierwszy i jedyny do tej pory w naszym kraju wykonał 1 000 skoków z samolotu. Mistrz Sportu kpt. Zdzisław Szwedziuk należy do nielicznych w Polsce pracujących bez przerwy ponad 10 lat — wojskowych instruktorów spadochronowych. Tysiąc skoków kpt. Szwedziuka, to tysiąc niecodziennych chwil, tysiąc doznanych wrażeń, refleksji i niesamowitych emocji. Bo historia tego świetnego sportowca i oficera-spadochroniarza jest niezwykła jak wszystko to co nazywamy odwagą, dzielnością, zimną krwią i spoglądaniem w oczy niebezpieczeństwu.



SAMOLOT Li-2 leciał równolegle do wyłożonej na lotnisku białej strzały. Wysokościomierz wskazywał tysiąc pięćset metrów. Drzwi były już otwarte. W pewnej chwili stojący obok nich instruktor odwrócił głowę i przez podniesienie ręki nakazał trzem najbliżej stojącym spadochroniarzom przygotować się do skoku.

Trzej młodzi ludzie dźwigając na sobie po dwa spadochrony wstali z ławki trochę ociężale i poprawiając uprząż, ustawili się w takiej kolejności w jakiej mieli opuścić samolot. Za nimi, w głębi kabiny, siedziało jeszcze sześciu skoczków czekających na swoją kolejkę. Patrzyli na instruktora zadowoleni, że są jego uczniami, że mogą pod jego kierunkiem wykonywać skoki. Ich ufne spojrzenia krzyżowały się z uważnym wzrokiem przełożonego. Wysoko cenili jego doświadczenie zawodowe, polubili go za jego charakter, sposób bycia, a przede wszystkim za jego stosunek do podwładnych.

Wtem trzej spadochroniarze spoważnieli. Instruktor uniósł rękę na wysokość piersi i przez energiczne przekręcenie dłoni wskazał wystającym kciukiem na drzwi. Pierwszy skoczek oddzielił się od samolotu. Za moment znów powtórzył się ruch palca. Drugi, a potem trzeci człowiek spadał w półtorakilometrową przepaść z dwudziestosekundowym opóźnieniem.

Podobna procedura powtórzyła się na wysokości dwóch tysięcy dwustu i trzech tysięcy sześciuset metrów z tą tylko różnicą, że druga grupa skakała z opóźnieniem trzydziestu, a trzecie pięćdziesięciu sekund. Instruktor każdorazowo wychylony z samolotu obserwował spadanie swoich uczniów.

Obecnie pozostał sam. Usiadł więc obok drzwi i patrzył na oddalającą się ziemię. Dwusilnikowa maszyna wznosiła się coraz wyżej, by po kilkunastominutowym locie osiągnąć sześć tysięcy metrów. Gdy samolot podchodził do lotniska, instruktor nasunął na oczy okulary i stanął w progu oparłszy się o tylną krawędź drzwi.

Po włączeniu sekundomierza oddzielił się płynnie od maszyny i kładąc się na strugach powietrza jak na dywanie, zaczął spadać coraz niżej, przybierając od pierwszej chwili układ ciała podobny do skaczącej żaby.

Kiedy znalazł się w powietrzu, słyszał początkowo gwizd i szum, który stopniowo zanikał. Po dwudziestu sekundach spadania nastąpiła wokół niego cisza. Nieznacznymi ruchami dłoni ustawił swe ciało równolegle do widniejącego na lotnisku długiego pasa startowego. Wtedy, usadowiony wygodnie w przestworzach i wyciągnięty jak na powietrznej plaży, pędząc jednocześnie do ziemi z prędkością ponad pięćdziesięciu metrów na sekundę, odnajdywał samego siebie w tym niesamowitym żywiole.

...Minęło już parę lat od dnia, w którym stał się człowiekiem przestrzeni, spadającym według własnego uznania. Wtedy przypominał sobie chwile niepowodzeń, małych i wielkich prób opanowania najlepszego stylu oraz teoretycznych dociekań. Był to jeden z najpiękniejszych dni w jego życiu. Osiągnął już niemal wszystko. Podziwiano u niego precyzyjność i płynność ruchów. Jego styl spadania znany był na wielu lotniskach, dyskutowany i chętnie naśladowany...

Upłynęło już sto sekund opóźnienia. Opalony od słońca i wichru instruktor Zdzisław Szwedziuk, po osiągnięciu ciepłej warstwy powietrza, pochylił swe ciało pod kątem czterdziestu pięciu stopni i wyszarpnął uchwyt. Śnieżna czasza spadochronu wykwitła nad człowiekiem i głośnym klaśnięciem, jak zegar wybijający godzinę, oznajmiła kolejny skok Szwedziuka.

„LOTNIK" Z PRZYDZIAŁEM DO PIECHOTY

ZDZISŁAW Szwedziuk od najmłodszych lat interesował się lotnictwem: budował modele latające i redukcyjne, zbierał fotografie samolotów i kolekcjonował lotnicze znaczki pocztowe. W czasie okupacji przebywał w Wilnie, uczęszczając do gimnazjum litewskiego. Od stycznia do sierpnia 1944 roku walczył w oddziale partyzanckim. W dwa miesiące później dowiedział się, że na terenie Związku Radzieckiego istnieje polska szkoła pilotów. Postanowił do niej pojechać. W tym celu udał się razem z kolegą na ulicę Zygmuntowską do lokalu Związku Patriotów Polskich. Tam, na wysokim parterze, mieściło się biuro werbunkowe. Przy ciemnym, szerokim biurku siedział oficer w mundurze wojska polskiego.

— Chciałbym jako ochotnik otrzymać przydział do lotnictwa — powiedział zdecydowanie Szwedziuk.

— Ale czy znasz się synu na lotnictwie? — zapytał porucznik.

— Tak. Interesuję się nim już od dawna. Budowałem modele i ciągle marzę o tym, aby móc latać!

— Dobrze, skieruję cię do szkoły lotniczej.

W niedługim też czasie razem z innymi ochotnikami wyjechał transportem kolejowym z Wilna do Białegostoku, gdzie przybyłych dzielono według rodzajów broni. Szwedziuk znalazł się w grupie „lotników". Grupa ta dość długo czekała na swój odjazd do szkoły lotniczej. Wreszcie któregoś mroźnego styczniowego wieczora wśród „lotników" zapanowała radość. Jeszcze tej samej nocy załadowano ich na dworcu wraz z sąsiadującymi oddziałami. Cały transport ruszył w niewiadomym kierunku i zatrzymał się dopiero o północy w Ząbkach pod Warszawą. Zgodnie z rozkazem wszyscy opuścili wagony i ustawili się w dwuszeregu. Przed frontem oddziału „lotników" stanął średniego wzrostu major i przemówił:

— Macie zaszczyt być przydzieleni do Pierwszego Praskiego Pułku Piechoty, Pierwszej Dywizji imienia Tadeusza Kościuszki i brać udział w walkach z hitlerowskim najeźdźcą...

Stojący w pierwszym szeregu Zdzisław Szwedziuk — podobnie jak i inni „lotnicy" — czuł się rzeczywiście zaszczycony tą wiadomością, ale i jednocześnie zawiedziony tym, iż nie będzie mógł się bić z wrogiem w powietrzu.

W kilkanaście dni później podczas ofensywy 16—17 stycznia 1945 roku brał udział w walkach w rejonie Góry Kalwarii. Następnie wraz ze swym oddziałem maszerował przez Bydgoszcz, Złotów, Wałcz i Märkisch-Friedland. Tam w czasie natarcia został ciężko ranny. Od marca do czerwca przebywał w szpitalu wojskowym. Myślami jednak ciągle wracał do latania. Pragnął jak najszybciej opuścić szpital i wstąpić do Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

DĘBLIN

W sierpniu 1945 roku otrzymał Szwedziuk upragniony przydział do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Do Dęblina przyjechał z listem polecającym komendy szpitala. Na piersi jego munduru widniał Krzyż Walecznych oraz kilka medali, a m. in. „Za Warszawę", „Za Odrę, Nysę i Bałtyk" i „Na Polu Chwały".

Rozmowa w komendzie szkoły jak i list polecający nie posunęły sprawy naprzód. Po prostu nie było wolnych miejsc. Co prawda zaproponowano Szwedziukowi przydział do grupy strzelców pokładowych, ale on nie wyraził na to zgody. Chciał przecież zostać pilotem, a nie strzelcem. Przyjęcie do grupy pilotów obiecano mu w następnej kolejności. Musiał więc czekać. Z Dęblina wyjechał po to, by wrócić tam po kilku dniach. Postanowił ostatecznie przyjąć skierowanie do grupy strzelców pokładowych.

Kpt. Zdzisław Szwedziuk przygotowuje się... Foto: T. Malinowski





Skok ze śmigłowca

Sądził, iż przebywając na terenie szkoły będzie miał większą szansę na zmianę przydziału. Później przekonał się, że w grupie strzelców było wielu, podobnie jak i on, chętnych na kurs pilotażu. Niektórzy z nich przychodzili do spadochroniarni. Między nimi był również Szwedziuk.

Któregoś dnia ppor. Tadeusz Litwiński spacerował po spadochroniarni i „dyrygował robotą". W pewnej chwili zatrzymał się przed Szwedziukiem.

— Czy chciałbyś na to wszystko tylko patrzeć, czy też masz ochotę również skakać z samolotu, powiedz?

Szwedziuk był zaskoczony niespodziewanym pytaniem podporucznika. Nim odpowiedział, szybko przemyślał swoją odpowiedź i doszedł do wniosku, że warto spróbować.

— Mam chęć na wykonanie pierwszego skoku, obywatelu poruczniku — odrzekł.

— A wy, moi drodzy, też się decydujecie? — zagadnął Litwiński rówieśników Szwedziuka.

— Chciałem właśnie o to zapytać — odpowiedział Zbigniew Chronik.

— Spróbuję — odparł Jerzy Janowski.

— Ja także wykonam skok — przytaknął z powagą Mieczysław Rączkowski.

Od tego dnia Zdzisław Szwedziuk coraz częściej przychodził do spadochroniarni. Przygotowywał się teoretycznie do pierwszego skoku. Równocześnie próbował sobie wyobrazić jakich dozna wrażeń kiedy będzie opuszczał samolot. Oczekiwał tego dnia z niecierpliwością.

PIERWSZY SKOK

SAMOLOT Szcza-2 podskakując po lotnisku dęblińskim jak duże pudło ciągnione po wyboistej drodze, uniósł się ociężale w powietrze mając na swym pokładzie grupę spadochroniarzy.

Szwedziuk patrzył na kolegów. Podobnie jak i oni nie okazywał na zewnątrz zdenerwowania. Próbował nawet się uśmiechać. Wewnętrznie natomiast obawiał się tego skoku. Odczuwał zaniepokojenie. „Jak to będzie?" — zadawał sobie w myślach bez przerwy pytanie.

Najpewniej zachowywali się ci, którzy mieli na swym koncie po kilkanaście skoków. Żartowali więc, starając się gestem lub słowem rozładować napięcie u nowicjuszy.

Wreszcie maszyna znalazła się na wysokości 600 metrów. Po porozumieniu się pilota z instruktorem ten ostatni otworzył drzwi. Do kabiny wpadło powietrze, które podziałało orzeźwiająco na znajdujących się tam ludzi. Duszność, która do tego czasu wypełniała kabinę samolotu ze względu na nieprzyjemny zapach sklejki lotniczej, szybko ustępowała, przynosząc ulgę spadochroniarzom. Otwarte drzwi były pierwszym momentem upewniającym żołnierzy, że wykonanie skoku jest nieodwracalne, że musi on nastąpić.

Instruktor dał znak. Skoczkowie wstali ze swych miejsc i podeszli do drzwi. Szwedziuk miał skakać jako czwarty. Po chwili pierwszego spadochroniarza już nie było, drugi zniknął za samolotem, a trzeci stawał na progu.

Odpychający widok ziemi podziałał dość silnie na wyobraźnię Szwedziuka. Ale stał już na progu obok instruktora, oślepiony trochę strumieniem światła wpadającym do kabiny. Odwrót znaczył tyle co tchórzostwo.

— Skok! — usłyszał głos instruktora i poczuł przyjacielskie klepnięcie po ramieniu.

Wyskoczył z maszyny. Po chwili przez jego ciało przebiegł dreszcz, przechodząc następnie w krótkotrwały ból. Gdy usłyszał głośne klaśnięcie czaszy, zapomniał o wszystkim. Nastąpiła wewnętrzna ulga. I wtedy zrozumiał, że na pewno byłby bogatszy w przeżycia, gdyby skakał jako pierwszy, a nie czwarty. Zawieszony między niebem a ziemią pod białym parasolem oddychał pełną piersią i z zainteresowaniem przyglądał się krajobrazowi, który go otaczał.

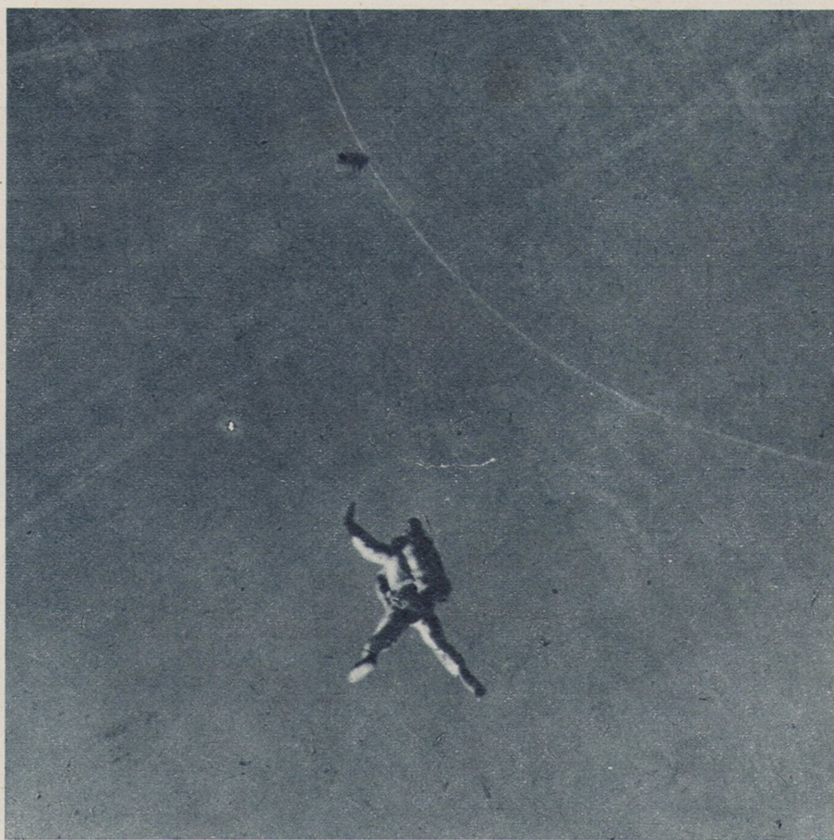
Wtem zrozumiał, że pędzi na niego szybko ziemia, jakaś groźna w swojej masie, niepokojąco olbrzymia. Złączył stopy. „Nogi razem" — brzmiały mu w uszach słowa instruktora, mimo iż jego zdaniem dokoła panowała absolutna cisza. Wreszcie dotknął swoimi dużymi żołnierskimi butami lotniska. Kolana ugięły się pod nim. Próbował wstać, ale kapryśna czasza pociągnęła go jeszcze kilka metrów nim ją zgasił.

Wstał i obejrzał się przed siebie i za siebie, jak by nie wierząc, że już jest na ziemi. W górze dostrzegł trzy kołyszące się spadochrony. Tak więc pierwszy skok miał poza sobą. Wnet zauważył, że ktoś biegł w jego stronę. Działo się to w Dęblinie 5 listopada 1945 roku.

SKŁADACZ

INSTRUKTOR Litwiński widząc zainteresowanie spadochroniarstwem, wzorową pracę i poświęcenie, zaproponował Zdzisławowi Szwedziukowi i Zbigniewowi Chronikowi przejście na etaty składaczy spadochronowych w szkole dęblińskiej. Wyrazili zgodę. Sprowadzili się więc obaj do spadochroniarni i tam zamieszkali.

W ten sposób dla Szwedziuka zaczął się nowy okres w życiu, okres ściśle związany ze spadochroniarstwem wojskowym.



Między niebem a ziemią

Mijały miesiące. Przez ten czas wykonując odpowiedzialną pracę składacza poznał dokładnie kilka typów spadochronów, posiadł wiele nowych i jednocześnie cennych wiadomości praktycznych dotyczących samego skoku i mogących się zdarzyć nieprzewidzianych sytuacji w powietrzu. Nie przepuszczał żadnej okazji, gdy w szkole przeprowadzano skoki. Wolał nie pojechać na urlop, nie przyjmować propozycji kolegów wyjazdu do Warszawy tylko dlatego, aby mieć jeden lub dwa skoki więcej. „Zbierał" skoki jak ktoś, kto ciuła każdy grosz.

Bardzo często prowadził zajęcia spadochronowe z podchorążymi. W czasie pokazu składania zapoznawał ich jak powinno się układać spadochron, by zapewnić mu prawidłowe otwarcie. Przytaczał również popełniane błędy przy składaniu, mogące spowodować wypadek.

Pewnego dnia podczas wykładu natrafił na taki spadochron, który miał kilka linek wyciągniętych ponad dopuszczalną przepisami normę. Nie przerywając dalszego składania zaznaczył, iż spadochron ten nie powinien być użyty do skoku, gdyż ma nadmiernie wyciągnięte linki nośne.

— ...te właśnie linki mogą się zawiązać wokół pozostałych linek. Kiedy to nastąpi przy obrzeżu, wtedy nie otworzy się czasza spadochronu. Wówczas prędkość skoczka niewiele się zmniejszy — zakończył swój wykład.

Spadochron ten został złożony przez Szwedziuka do końca i po zajęciach ustawiony z adnotacją do magazynu.

Następnego dnia, bezpośrednio przed wyjazdem na start, podszedł jeden z kolegów i poprosił Szwedziuka, aby ten odstąpił mu swój spadochron. Przekonał go tym, iż niewiele będzie stratny, jeśli nie wykona tego jednego. Szwedziuk oddał koledze swój spadochron i w pierwszej chwili miał zrezygnować ze skoku. Niedługo potem jednak pożałował okazji do powiększenia swego konta. Wtedy przypomniał sobie, iż poprzedniego dnia składał spadochron przed podchorążym. Mimo zastrzeżeń, które przedstawił im teoretycznie, doszedł w końcu do wniosku, że sytuacja nie wygląda aż tak tragicznie i w ostateczności można skorzystać z tego spadochronu.

Szwedziuk miał skakać jako pierwszy — „na sondę". Pułap chmur nie przekraczał 450 metrów. Chorąży Krugły jako instruktor wyrzucający tego dnia całą grupę już na lotnisku przestrzegł go, aby uważał, ponieważ skoki wykonywane będą z małej wysokości.

Po oddzieleniu się od samolotu zaobserwował iż po trzech sekundach, w których powinno nastąpić całkowite otwarcie czaszy, coś się z nią dzieje niedobrego. Kątem oka dostrzegł jak najbardziej prawidłowo uformowaną „kichę" z czaszy spadochronu. W tym samym momencie został odwrócony do pozycji nogami w dół i w ten sposób spadał tracąc coraz szybciej cenną wysokość.

Nagle doznał niesamowitej pustki w głowie, w której zaczęła narastać myśl ratowania się w każdy możliwy sposób. Nie zapomniał oczywiście o spadochronie zapasowym. Natychmiast go otworzył i na nim też bezpiecznie wylądował. Był to najwyższy czas, gdyż dwusekundowa zwłoka w podjęciu decyzji mogła się skończyć tragicznie.

Dopiero kiedy znalazł się na ziemi z całą wyrazistością doznanych wrażeń w powietrzu, uświadomił sobie, czym mógł się zakończyć ten bardzo nieprzyjemny wypadek. Pierwszą czynnością jaką zrobił było podejście do czaszy głównej i podniesienie kłębka związanych linek przy obrzeżu. Kiedy chciał zobaczyć jak jest on związany, kłębek rozpadł się — nie pozostał nawet dowód rzeczowy zaistniałego zdarzenia. Był to spadochron, który wobec podchorążych uznał za niewłaściwy do skoku.

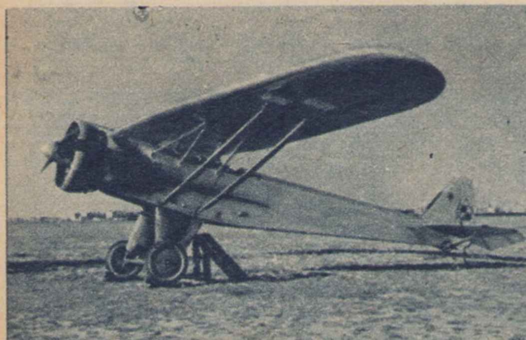
Chor. Krugły obserwując Szwedziuka z maszyny i pogarszające się warunki atmosferyczne, wstrzymał skoki. Samolot wylądował na lotnisku z całą grupą uczniów.

Ten skok Szwedziuka zanotowano jako ostatni w Dęblinie w 1946 roku.

DALSZY CIĄG NASTĄPI

KONSTRUKCJE LOTNICZE POLSKI LUDOWEJ

1944 — 1959



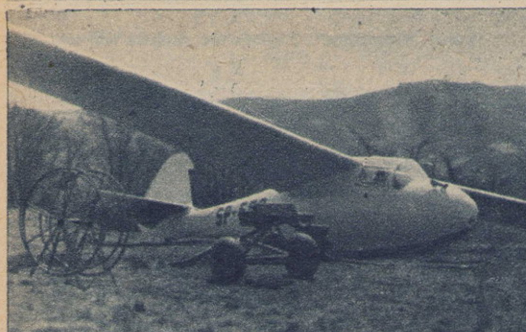
PZL S-1. Samolot szkolno-treningowy (1945 r.)



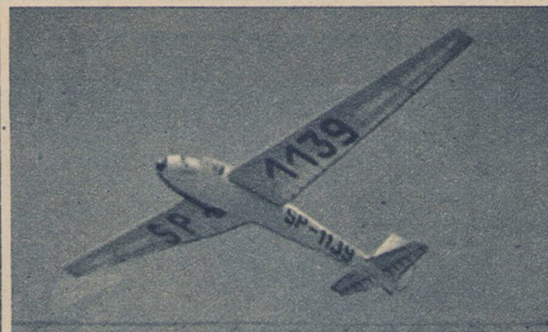
„Szpak“ (2, 3, 4A, 4T). Samolot turystyczny i akrobacyjny (1945—1948 r.)



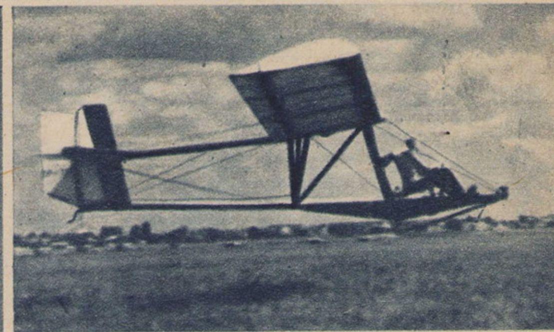
„Żak“ (1, 2, 3, 4). Samolot szkolny, turystyczny, holujący (1947—1948 r.)



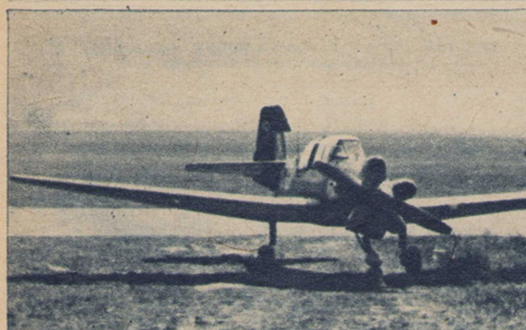
IS-1 „Sęp“. Szybowiec wyczynowy (1947 r.)



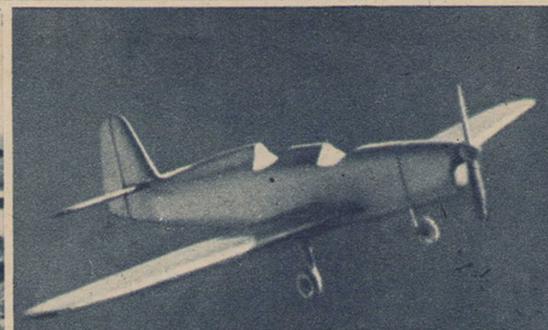
IS-2 („Mucha“, „Mucha“-ter). Szybowiec treningowo-wyczynowy (1948—1950 r.)



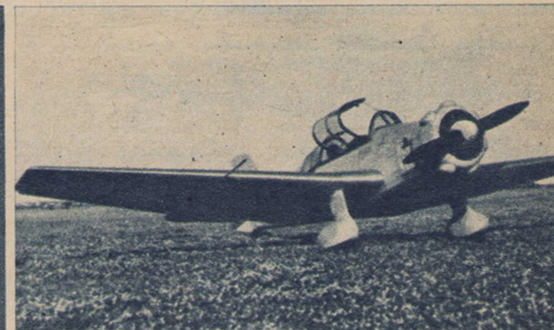
IS-3 („ABC“, „ABC“-ter). Szybowiec szkolny 1948—1950 r.)



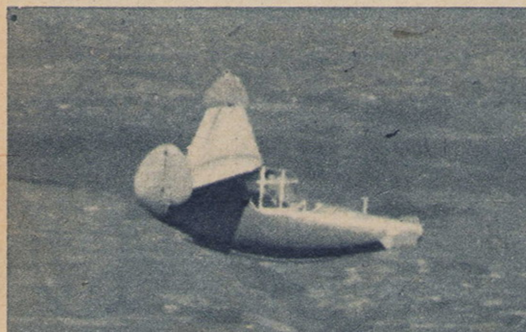
„Junak“ (1, 2, 3). Samolot szkolno-treningowy (1948—1953 r.)



CSS-10 (A, C). Samolot szkolny, szkolno-akrobacyjny (1948—1949 r.)



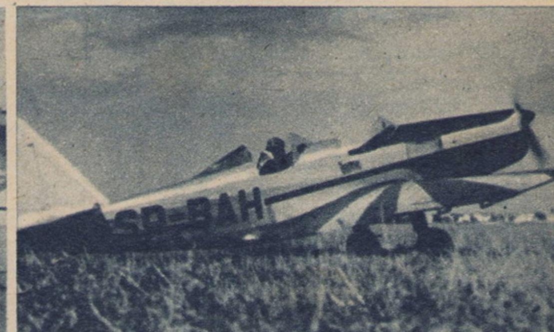
„Zuch“ (1, 2). Samolot szkolno-treningowy (1948—1949 r.)



IS-5 „Kaczka“. Szybowiec doświadczalny (1949 r.)



„Pegaz“. Samolot szkolno-turystyczny (1949 r.)



CSS-11. Samolot szkolno-treningowy (1949 r.)



„Miś“. Samolot komunikacyjny (1949 r.)



IS-4 „Jastrząb“. Szybowiec akrobacyjny (1949 r.)



CSS-12. Samolot komunikacyjny (1950 r.)

CIĄG DALSZY NA STRONIE 16

CIĄG DALSZY ZE STRONY 15



IS-7 „Osa". Szybowiec doświadczalny (1950 r.)



„Gil". Śmigłowiec doświadczalny (1950 r.)



SZD-8 (bis, ter) „Jaskółka" (Z. ZO). Szybowiec wyczynowy (1951—1958 r.)



S-3(4) „Kania" (1, 2). Samolot holujący (1951—1956 r.)



„Żuraw". Samolot łącznikowy (1951 r.)



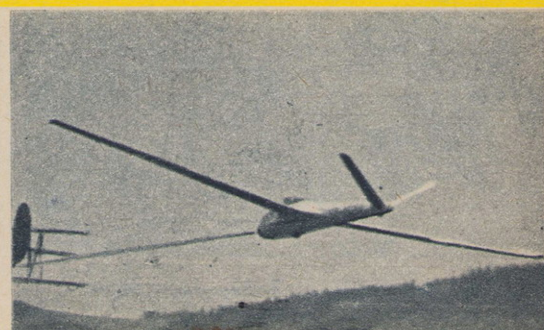
IS-6x „Nietoperz". Szybowiec doświadczalny (1951 r.)



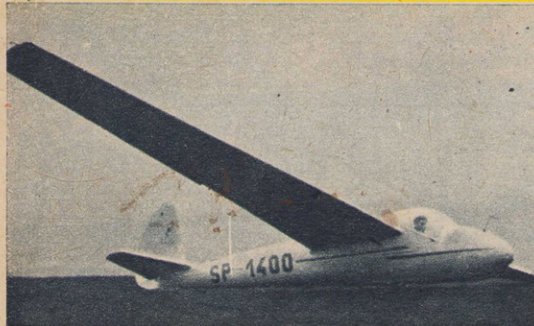
SZD-9(bis) „Bocian" („Bocian-Z"). Szybowiec wyczynowy (1952—1955 r.)



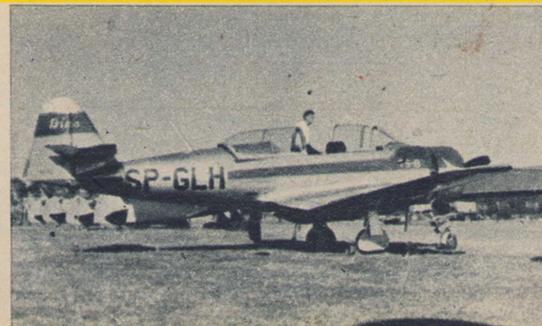
SZD-10 „Czapla". Szybowiec szkolny (1954 r.)



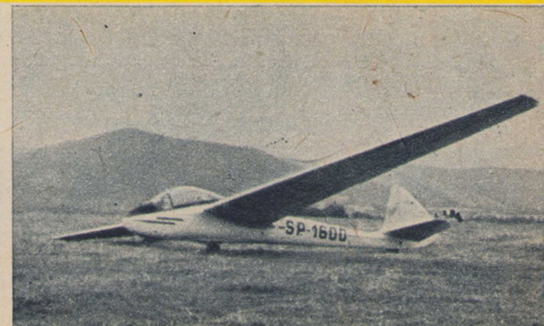
SZD-14x (17x) „Jaskółka-M(L)". Szybowiec doświadczalny (1954—1956 r.)



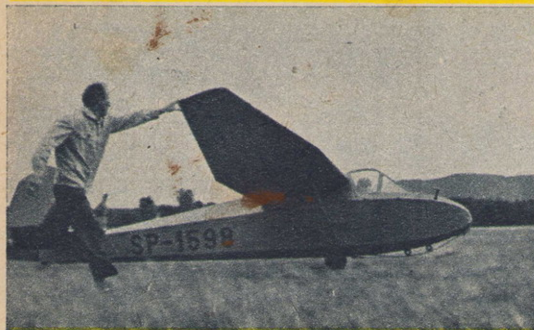
SZD-12 „Mucha-100". Szybowiec treningowo-wyczynowy (1954 r.)



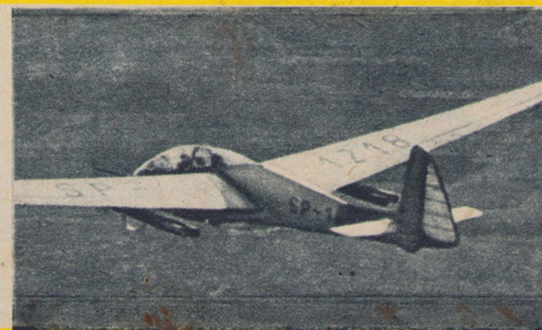
TS-8 „Bies". Samolot szkolno-treningowy (1955 r.)



SZD-11 „Albatros". Szybowiec wyczynowy (1956 r.)



SZD-15 „Sroka". Szybowiec treningowy (1956 r.)



„Bocian-Pul[illegible] Motoszybowiec doświadczalny (1956 r.)



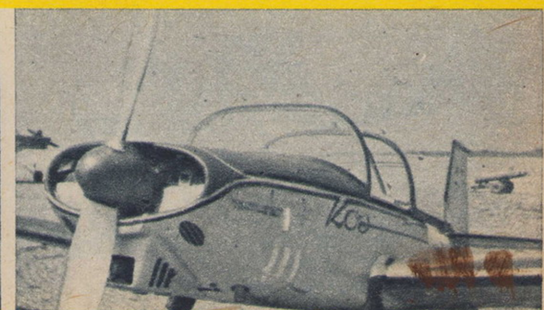
BŻ-4 „Żuk". Śmigłowiec uniwersalny (1956 r.)



SZD-18 „Czajka". Szybowiec szkolny (1957 r.)



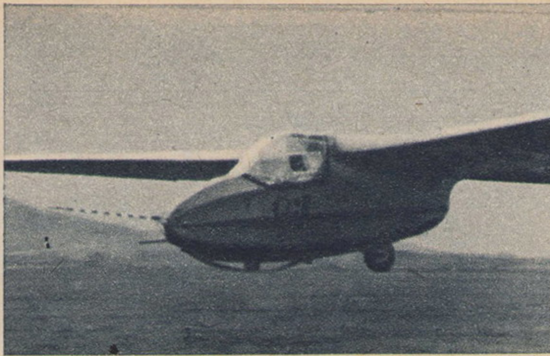
PZL-101. Samolot rolniczy (1958 r.)



PZL-102 „Kos". Samolot turystyczny (1958 r.)



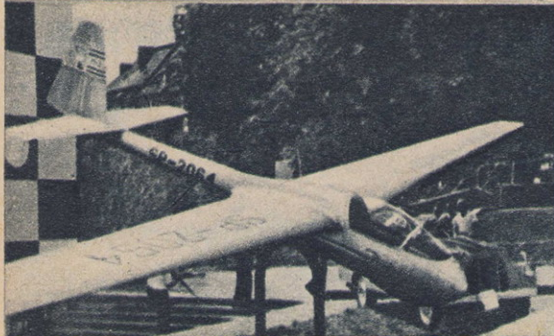
M-2. Samolot szkolno-treningowy (1958 r.)



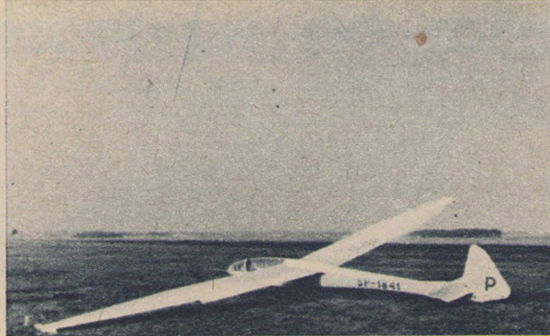
SZD-16 „Gil". Szybowiec szkolno-treningowy (1958 r.)



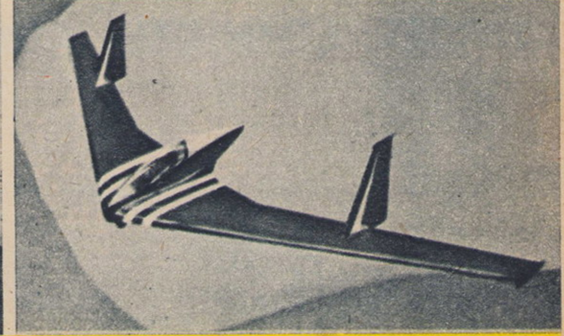
SZD-22 „Mucha-Standard". Szybowiec wyczynowy (1958 r.)



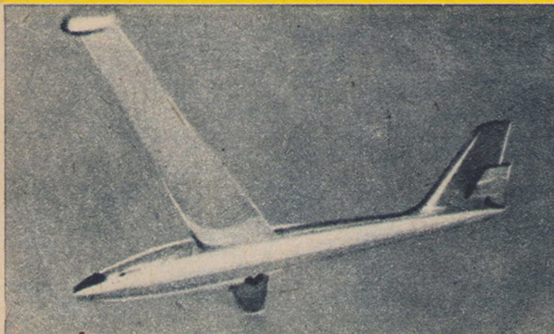
M-3 „Pliszka". Szybowiec szkolno-treningowy (1959 r.)



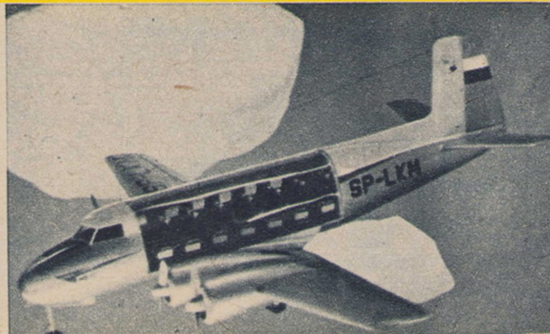
SZD-19x „Zefir-1" (1959 r.). SZD19-2 „Zefir-II" (w budowie). Szybowiec wyczynowy



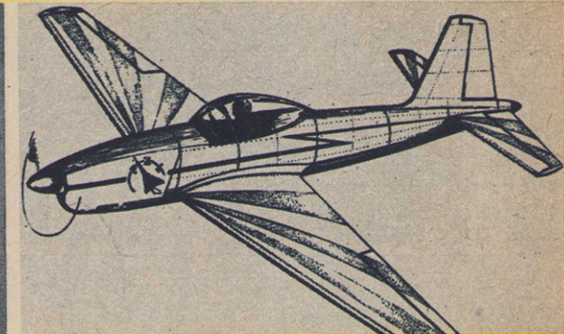
SZD-20x „Wampir" (I, II). Szybowiec doświadczalny (w budowie)



SZD-24 „Foka". Szybowiec wyczynowy (w budowie)



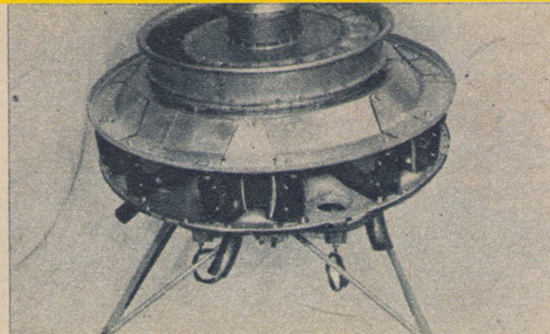
MD-12. Samolot komunikacyjny (w budowie)



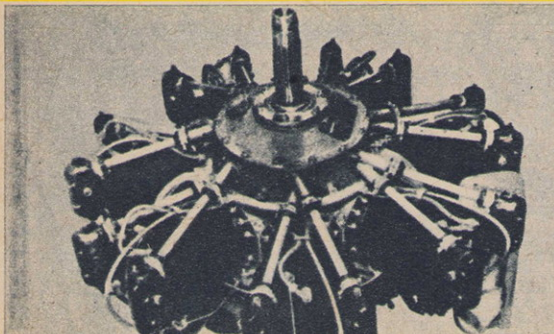
M-4 (4A). Samolot wyczynowy i akrobacyjny (w budowie)



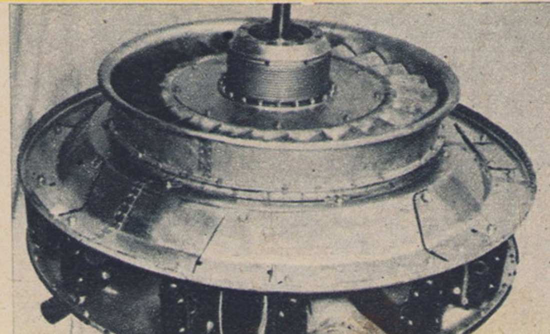
S-2. Śmigłowiec komunikacyjny (w budowie)



Silnik WN-1 (PZL — 65 KM) o mocy 65 KM (1948 r.)



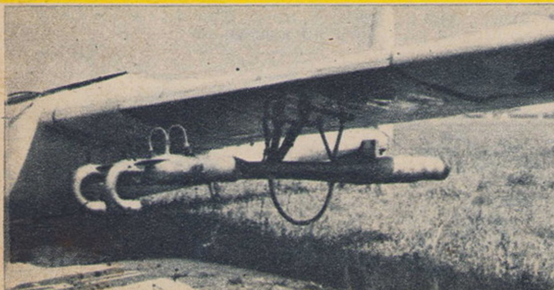
Silnik WN-3 o mocy 320 KM (1954 r.)



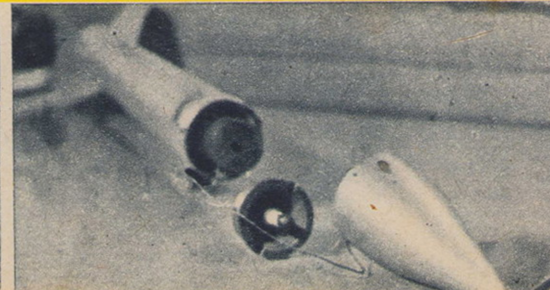
Silnik śmigłowcowy WN-4 o mocy 320 KM (1955 r.)



Balony wolne (1957—1959 r.)



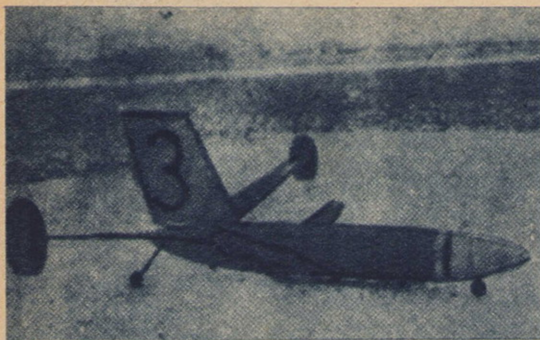
Silnik pulsacyjny o ciągu 10 kG (1956 r.)



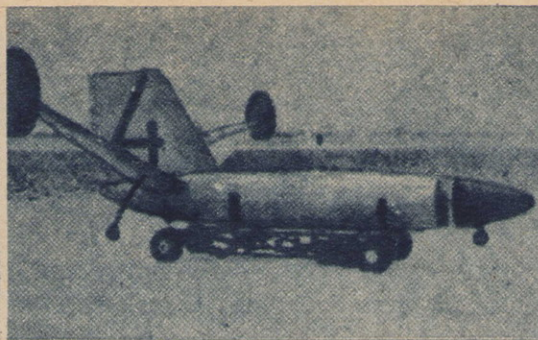
RM-1. Rakieta doświadczalna (1958 r.)

Poza tym nasi konstruktorzy opracowali wiele spadochronów różnych typów, liczne przyrządy pokładowe, wyciągarki i ściągarki szybowcowe (również samojezdne), odrzutowy śmigłowiec jednomiejscowy JK-1 „Trzmiel", odrzutowy samolot treningowy TS-8 „Iskra" oraz szereg silników tłokowych i odrzutowych (pulsacyjnych i strumieniowych). Wykonano także ciekawe prace z dziedziny elektroniki lotniczej np. radar lotniskowy w porcie Warszawa-Okęcie oraz termowizory i radiostacje pokładowe. Duże osiągnięcia ma również polska medycyna lotnicza w dziedzinie ubiorów wysokościowych i wyposażenia. Podstawą tych wszystkich osiągnięć jest nowoczesny przemysł lotniczy zbudowany w piętnastoleciu.

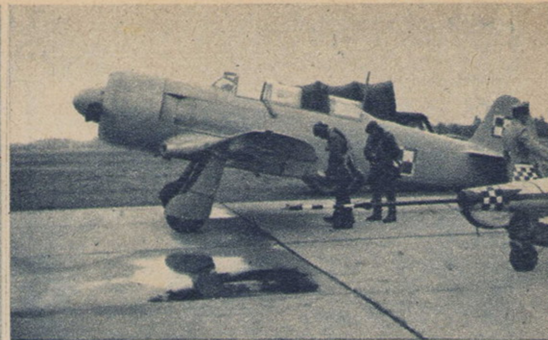
CIĄG DALSZY ZE STRONY 17



Szybowiec — cel holowany „Spec-3"

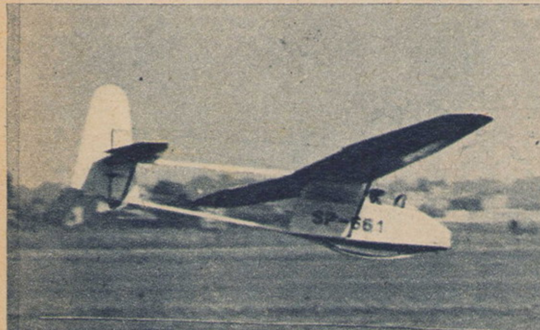


Szybowiec — cel holowany „Spec-4"

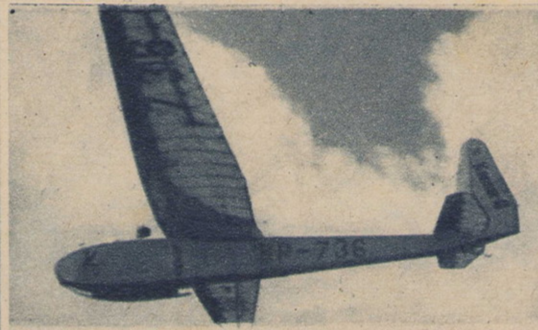


Szybowiec — cel holowany „Gacek-2"

SPRZĘT LOTNICZY ADOPTOWANY LUB PRODUKOWANY Z LICENCJI



„Salamandra". Szybowiec szkolny



„Komar-48". Szybowiec szkolno-treningowy



„Żuraw-II". Szybowiec szkolno-treningowy



Wersja pływakowa samolotu Piper „Cub"



CSS-13. Samolot szkolny i rolniczy



CSS-S-13. Samolot sanitarny (2 wersje)



SM-1. Śmigłowiec wielozadaniowy



Jak-12M. Samolot wielozadaniowy



An-2. Samolot wielozadaniowy



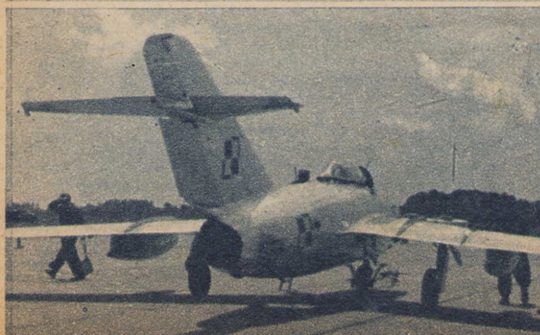
SM-12. Śmigłowiec rolniczy



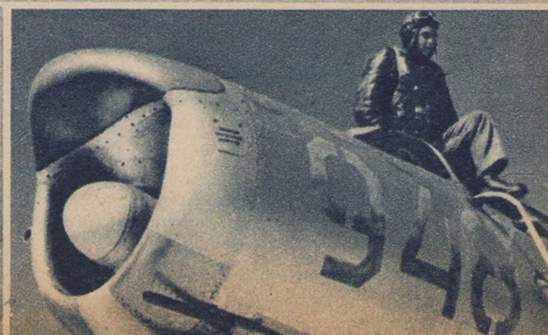
SM-15. Śmigłowiec sanitarny



LiM-1, LiM-2, LiM-5 i inne. Myśliwskie samoloty odrzutowe.







Od Kopernika
DO SZTUCZNEJ PLANETY

WYSTAWA POLSKO - RADZIECKA W MUZEUM TECHNIKI NOT W WARSZAWIE

13 lipca br. została otwarta w Warszawie pierwsza wspólna polsko - radziecka wystawa astronautyczna obrazująca ogromny przełom jaki dokonał się w ludzkiej myśli i wiedzy o kosmosie na przestrzeni kilku ostatnich stuleci.

Wystawa, której głównym scenarzystą ze strony polskiej jest inż. Władysław Geisler, dzieli się na osiem działów. Przedstawiają one kolejne ewolucje w wyobrażeniach człowieka o otaczającej nas przestrzeni — obecny rozwój nauki i techniki astronautycznej oraz perspektywy przyszłości. Oto nazwy działów: „Człowiek poznaje ciała niebieskie", „Co to jest sztuczny satelita", „Rakieta jedynym środkiem komunikacji międzyplanetarnej", „Sztuczne ciała niebieskie i rakiety dla ich uruchomienia", „Badania geofizyczne i zjawisk kosmicznych wykonywane przez sztuczne satelity Ziemi", „Dziś i jutro techniki rakietowej", „Medycyna kosmiczna" i „Perspektywy astronautyki".

Wśród licznych eksponatów wystawy znajdują się również prace Polaków: Kazimierza Siemionowicza, Józefa Bema, Walentego Sebischa z Raduszkowic, a także silniki odrzutowe Sachsa, Oderfelda i Bernadzikiewicza.

Oprócz modeli trzech radzieckich sputników i pierwszej sztucznej planety „Mieczty" na wystawie pokazano oryginalne części rakiet meteorologicznych, a także komory spalania niewielkich silników oraz urządzenia telemetryczne i do zdalnego sterowania.

Wystawiono też plansze pokazujące specjalne skafandry kosmiczne oraz oryginalny polski lotniczy ubiór wysokościowy.

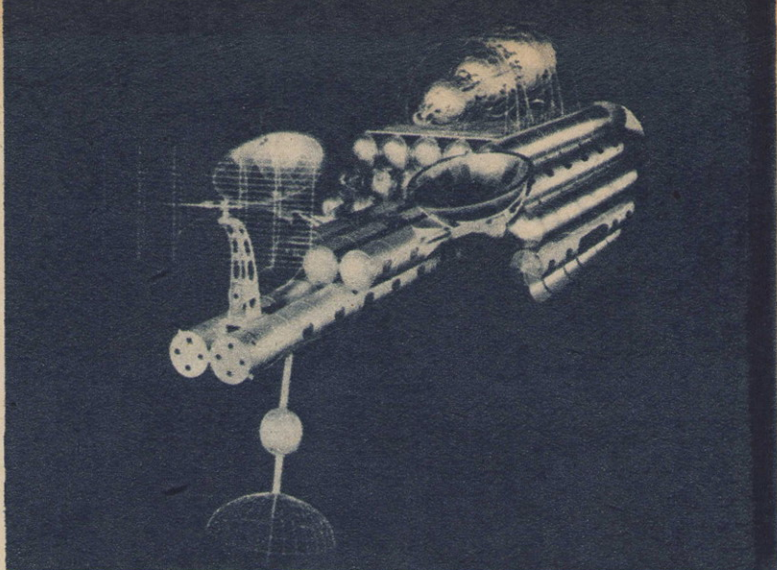
Wystawę otwiera i zamyka, umieszczony w holu wejściowym, duży model przyszłej stacji kosmicznej według projektu A. Sternfelda. Przewiduje się, że wystawa będzie czynna w Warszawie do września włącznie, następnie zostanie przeniesiona do innych miast Polski, a także wysłana za granicę.



Drugi typ lunety kaliskiej o systemie paralaktycznym (XVI w.). Pierwsza rekonstrukcja w Polsce.

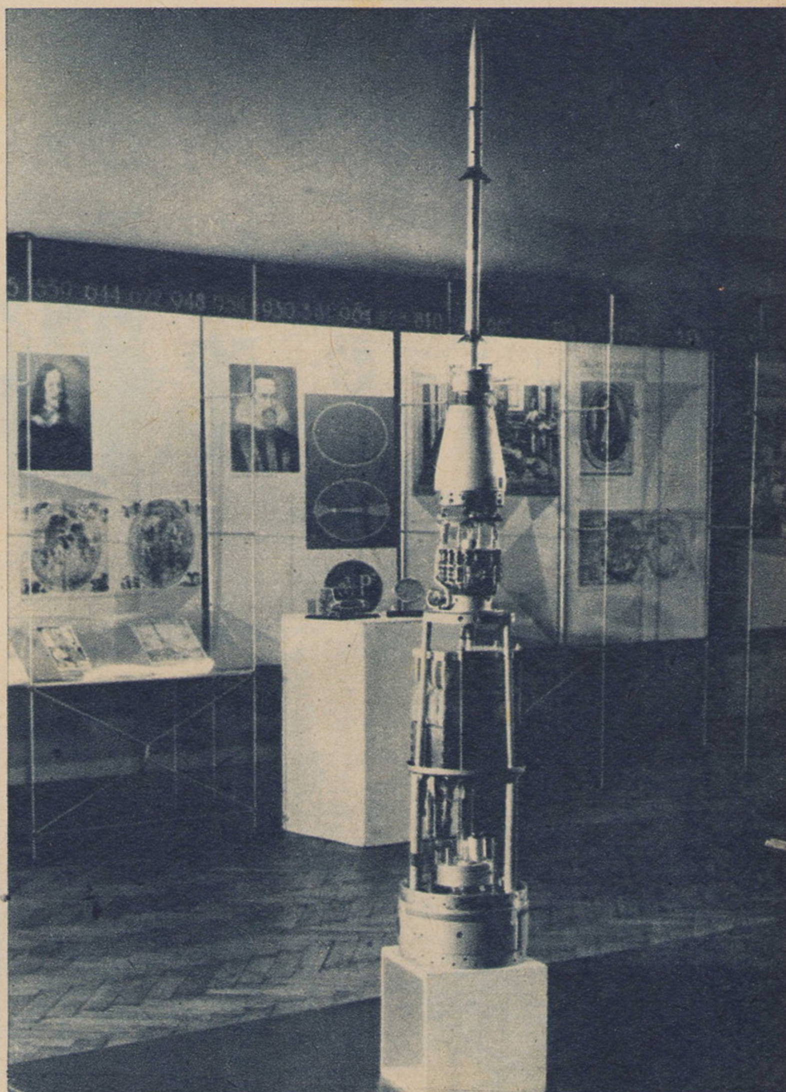
W czasie trwania wystawy będą pokazane radzieckie filmy popularno-naukowe a mianowicie: „Droga ku gwiazdom" (o K. Ciołkowskim), „Pierwsze radzieckie sputniki Ziemi", „Sputnik nad planetą", „Automaty w kosmosie", „Człowiek przezwycięża czas", „Ja byłem satelitą Słońca", „Czworonożni kosmonauci", „Tu mówi sputnik" i inne (razem 13 filmów o tematyce astronautycznej).

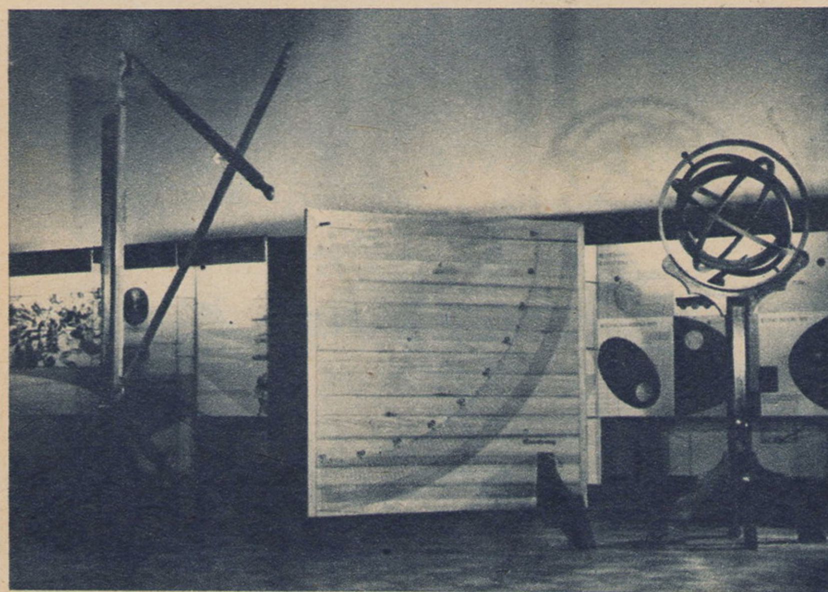
Obok pokazujemy pierwsze zdjęcie z tej ciekawej wystawy; szczegółowym omówieniem eksponatów zajmiemy się w następnych numerach. (X)





Wyżej: Model przyszłej stacji kosmicznej projektu A. Szternfelda (ZSRR). Z prawej: Licznik Czerenkowa zasilany przez baterię słoneczną. Niżej: Głowica małej radzieckiej rakiety meteorologicznej MR-1. Widoczne są urządzenia telemetryczne, baterie zasilające i przyrządy pomiarowe.





Dwa rekonstruowane przyrządy astronomiczne Mikołaja Kopernika — Triquetrum astrolabium i Quadrans.

ZDJĘCIA: Pracownia Fotograficzna Muzeum Techniki NOT.

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY ● WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE.

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 40061-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.). Red. nacz. 42410.

Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm^2 — zł 10,50 za 1 cm^2. Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 16 LIPCA 1959 R. Zam. 4031/C W-48

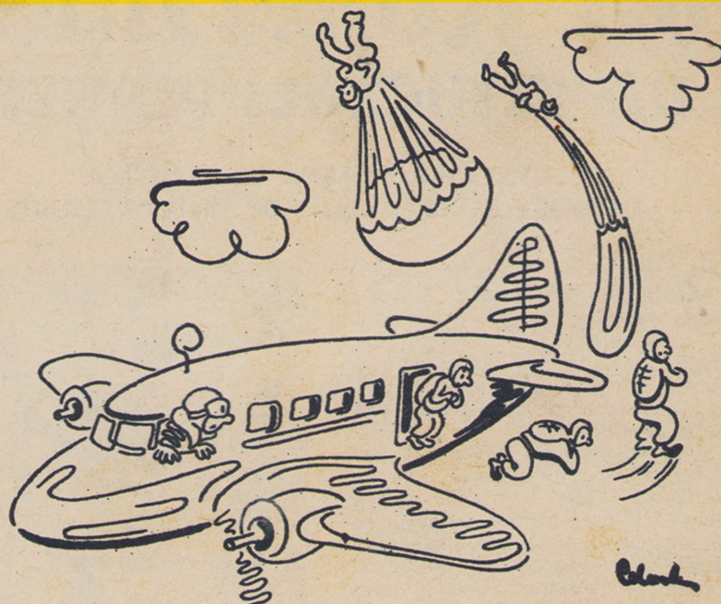
UŚMIECHNIJ SIĘ



— Skąd ja pana znam?...



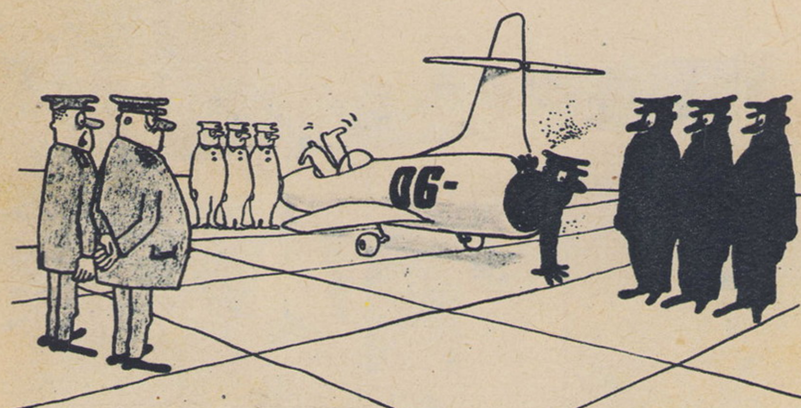
Bez słów



Do licha, znowu sztuczny horyzont nawalił...



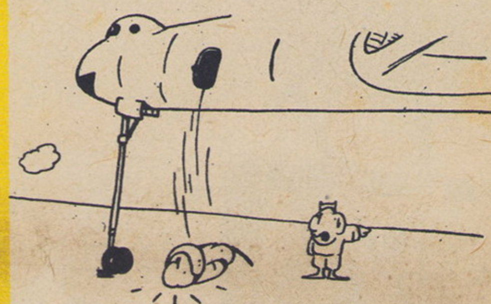
— Jako dowód naszego zaufania do tej maszyny konstruktor zgodził się wziąć udział wraz z panem w locie próbnym.



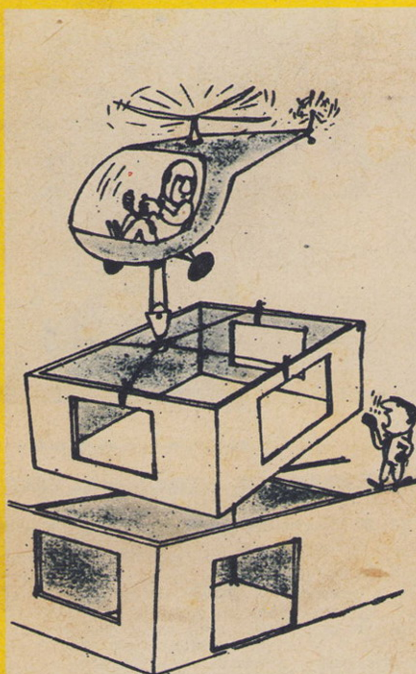
Przerabiamy ćwiczenie numer jeden: Wyjście awaryjne.

RYSUNKI:

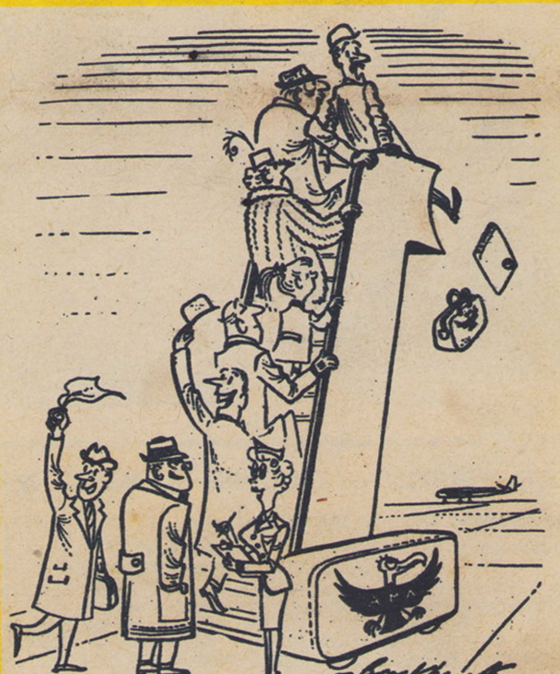
M. Smoczyński, W. Fuglewicz, A. Celarek, „Repüles", D.H. Gazette.



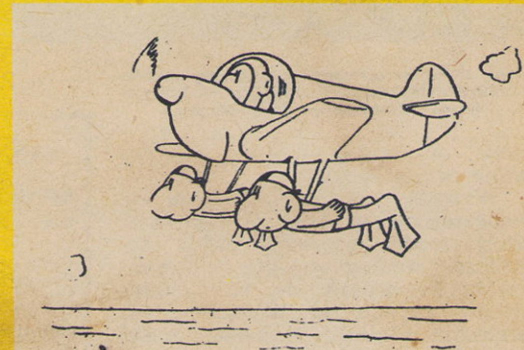
— Panie kapitanie, schodki są z drugiej strony!



— Jeszcze tylko 24 piętra i koniec roboty!



Bez słów



Bez słów